This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at http://books.google.com/

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.
+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.
+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.
+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

1817
ARTES VERITAS SCIENTIA
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
TUEBOR
SI QUÆRIS PENINSULAM AMŒNAM CIRCUMSPICE
CHARLES A. DENISON
B.L. 1893 LL.B. 1894
BEQUEST

HE
363
.F8
L47

F. G. Tibord

A PARIS,

Chez GOEURY, Libraire de l'École des Ponts et Chaussées, quai des Augustins, n°. 47.

MÉMOIRE
SUR
LA CONSTRUCTION
DES CHEMINS PUBLICS
ET
LES MOYENS DE LES EXÉCUTER.

Couronné par la Société Littéraire de Châlons en 1779.

PAR M. L****, Ingénieur en chef des P. & Ch. de l'Académie Royale des Sciences & Belles-Lettres de N. & des Sociétés de M. & de T.

EN FRANCE.

1782.

HE
363
.F8
L47

Denison
Margraff
6-338-
36396

AVIS DE L'ÉDITEUR.

L'OUVRAGE qu'on donne aujourd'hui au Public, avoit été commencé en 1761, *dans l'intention de réfuter un des volumes de l'*Ami des hommes de M. de Mirabeau. *Une personne en place ayant paru desirer cette réfutation, l'Auteur y travailla de concert avec un Ingénieur d'un mérite distingué dont la perte excite de justes regrets. L'homme en place à qui les Ponts & Chaussées doivent leur principal lustre, vit les premiers essais de ce travail, & les approuva; mais il ne crut pas le moment favorable pour publier l'ouvrage : cet illustre Magistrat auroit désiré que le Public, plus confiant dans les vues sages de l'Administration, eût sçu obéir aux loix, sans s'occuper des motifs d'équité qui les ont dicté; mais il n'a pu empêcher que le Public n'ait*

été inondé de mauvaiſes brochures ſur la geſtion des chemins. En vain le Miniſtère évitoit de dévoiler ſes principes, ſon ſilence n'a ſervi qu'à égarer les Auteurs, à leur faire haſarder de fauſſes ſuppoſitions, ou des déclamations injuſtes contre la manutention des Routes dans les différentes parties du Royaume: ces déclamations ont même ſéduit & quelquefois allarmé des perſonnages graves & reſpectables; quelques abus iſolés dont on s'étaya, ſervirent de prétexte aux Écrivains & l'on vit éclore divers projets.

L'auteur qui avoit contribué pour les trois quarts à l'ouvrage dont il eſt queſtion, le corrigea en 1768, de l'aveu de ſon Collégue, & y ajouta un Chapitre ſur la compoſition du corps des Ponts & Chauſſées & ſes fonctions. Inſtruit que l'Adminiſtration perſiſtoit dans le ſyſtême de ne rien publier ſur cette matière, il crut devoir renoncer à l'impreſſion, il ſe permît cependant de prêter de tems à au-

tre, à quelques perſonnes, ſon manuſcrit, & il s'eſt paſſé plus de ſix à ſept ans, avant qu'il ait appris qu'on avoit abuſé de ſa confiance en le faiſant, à ſon inſçu, imprimer en pays étranger.

Comme le tems & les circonſtances amenent des changemens, & donnent occaſion de perfectionner les premieres idées, l'Auteur crut devoir, en 1775, corriger une ſeconde fois ſon ouvrage; il en ſupprima des tirades déclamatoires contre M. de Mirabeau, il rectifia les ſuppoſitions, corrigea les calculs, & mît un nouvel ordre plus convenable pour la liaiſon des idées. Ayant appris que l'Académie de Châlons avoit fait de la même matière l'objet d'un prix Académique, & qu'ayant reçu quarante Mémoires au Concours en 1778, elle avoit jugé à propos de remettre, en 1779, le jugement du prix, ledit Auteur refondît pour la derniere fois ſon ouvrage, lui donna une forme relative à l'objet de

cette Académie, & il fut couronné en 1779.

C'est dans ces circonstances que l'Auteur a appris qu'on avoit furtivement imprimé à Amsterdam son manuscrit tel qu'il étoit en 1768, il sut qu'on en avoit trouvé un seul exemplaire chez un Libraire de la Rochelle, qui avoit été remis au premier Ingénieur des Ponts & Chaussées. Il fit faire des perquisitions pour savoir s'il en avoit été débité d'autres à Paris ou en Province, mais n'ayant pu parvenir à s'en procurer un seul exemplaire, il conjectura que l'ouvrage avoit apparemment été totalement débité chez l'étranger.

L'Académie de Châlons qui publie assez ordinairement des extraits des ouvrages qu'elle couronne, ayant paru renoncer à faire connoître celui sur les Routes, il sembloit que cet ouvrage fut destiné à être ignoré du public, lorsque son Auteur trouva sous sa main une brochure sur

*la même matière, imprimée en 1781, que l'on annonçoit, par la Préface, avoir concouru pour le même prix de Châlons; mais il fut encore plus surpris de retrouver dans cette brochure, beaucoup de choses extraites de son manuscrit de 1768, ses suppositions, ses calculs, plusieurs de ses idées, & quelques-unes de ses phrases. Il présuma qu'on avoit apparemment eû en communication son manuscrit ou un exemplaire; il apprit en même tems que cette brochure avoit pour Auteur M. de P. Officier d'Artillerie recommandable par son mérite & ses talens: cet Officier convient lui-même dans la Préface de son ouvrage, qu'*il a profité de tous les écrits publiés sur cette matière, déclare avoir lu tous ceux qu'il a pu connoître, en avoir extrait tout ce qui lui étoit utile, & qu'il ne réclame dans son travail que l'ordre, la méthode qu'il y a mis, & quelques idées qu'il y a insérées.

Il ajoute ensuite modestement, d'après M. Guibert, que ce sont les lumières d'autrui, bien plus que les siennes, qu'il a cherché à répandre.

On est fort éloigné, d'après cet aveu, de songer à faire aucun reproche à M. de P. L'Auteur du Mémoire couronné ne peut qu'être très-flatté de l'adoption que cet Officier a fait de ses idées, mais reconnoissant, d'après ces circonstances, que son Mémoire se trouve, malgré lui, répandu dans le public par lambeaux, & d'une manière peu exacte, il a pensé qu'il n'y avoit plus de motifs pour garder le silence, & ne pas faire connoître l'ouvrage dans sa totalité.

On s'est même permis d'y ajouter plusieurs notes essentielles, dont les unes servent de réponses à des objections, & les autres d'éclaircissemens sur quelques parties qui ont paru en avoir besoin.

MÉMOIRE
SUR LA CONSTRUCTION
DES
CHEMINS PUBLICS
ET LES MOYENS DE LES EXÉCUTER.

INTRODUCTION.

LES Chemins publics ont mérité l'attention de tous les Gouvernemens, mais ils ont été plus importans, ſuivant que les peuples ſe ſont trouvés riches de leurs propres fonds, les nations plus commerçantes, ou les États plus floriſſans; enfin, les peuples du monde les plus célébres, les Chinois, les Romains & les Péruviens ont laiſſé dans ce genre des monumens de la plus grande beauté, dont il reſte des traces par-tout où ces Peuples ont

eu accès ; tous les Historiens en ont fait mention. Il seroit donc ridicule de mettre en question leur utilité & leur importance. Il est également indubitable que la construction ou l'entretien des grandes Routes sont des soins publics qui ne peuvent regarder que le Ministère, & que la dépense ou la direction n'en doit pas être subordonnée à des intérêts particuliers. Mais quel moyen l'État doit-il mettre en usage pour les construire & entretenir solidement ? Ce seroit sans doute les moins onéreux pour les peuples, le plus facile dans l'application, & le moins dispendieux dans l'emploi. Il seroit bon que ce moyen put se modifier suivant les circonstances locales des différentes Généralités, que la charge en put être supportée par les classes qui tirent le plus d'avantage des Routes, sans cependant détruire les privilégés les plus chers à la Nation, ni mettre des entraves à la liberté, ni nuire à l'Agriculture. Tel est le problême à résoudre qui a occupé plusieurs Ministres sincérement animés du bien de l'État, qui a fait éclore beaucoup de systêmes bâtis légérement par des gens peu instruits, pour lequel on a proposé beaucoup de moyens sans en bien connoître ni la valeur, ni les incon-

véniens, & qu'enfin le Public a adopté, ou rejetté ſuivant les notions particulieres qu'il a eu.

On a opéré avec des moyens différens dans pluſieurs Généralités; chaque ſyſtême a trouvé des Apologiſtes & des Cenſeurs : on a quelquefois trop élevé des eſſais particuliers, d'autrefois on s'eſt attaché à recueillir des abus pour en faire des tableaux odieux, & rien n'étoit ſi facile; mais la tâche importante étoit de ſubſtituer un ſyſtême raiſonnable que l'on put adopter ſans inconvénient. C'eſt ce point, auſſi important que difficile à réſoudre, qui a engagé ſans doute la Société Littéraire de Châlons à en faire le ſujet d'un prix Académique. Si mes connoiſſances & mes vues ſont trop bornées pour remplir à tous égards la queſtion propoſée, d'une façon ſatisfaiſante pour le Public, je croirai néanmoins devoir me féliciter ſi je réuſſis à lever une partie du voile qui la couvre, à fixer les idées ſur les objets qui y ont rapport, & à mettre ſur la voie quelqu'un de plus éclairé.

Si, pour réſoudre la queſtion propoſée par cette Académie, j'avois à offrir au Public quelque moyen neuf, ſi, échauffé par une imagination lumineuſe, je pouvois, m'éle-

vant sur les aîles du génie, lui montrer de nouvelles vues, & que j'y joignisse l'art de répandre dans la discussion des détails agréables, je pourrois facilement espérer de lui plaire; mais quand on s'est proposé pour la solution d'un problême politique, de le dégager de toutes les questions énigmatiques qui l'enveloppent, quand, guidé par l'amour de la vérité, on est astraint à suivre un ordre didactique, à se jetter dans des discussions froides, à faire des calculs abstraits, & à apprécier des idées usées quoique souvent mal appliquées, alors il n'est point aisé de pouvoir espérer d'amuser en instruisant; mais ayant à parler à des sages qui savent apprécier les ouvrages qu'on leur offre par le nombre des vérités utiles qu'ils renferment, mon but est de mériter à ce titre leur suffrage.

Avant que d'examiner ce qu'il convient faire pour la meilleure construction des Routes, il est indispensable de connoître l'importance de ce travail, afin de ne point adopter des moyens petits, & qui n'auroient aucune proportion avec l'objet qu'on se propose.

Ainsi on va commencer par examiner

1°. L'importance & la nécessité des Che-

mins publics, & tâcher d'apprécier par des calculs aussi justes que la matiere le comporte, leur influence sur l'Agriculture & le Commerce.

2°. On fera l'examen des moyens mis aujourd'hui en usage pour leur exécution, on tâchera d'apprécier les avantages & les inconvéniens de tous ceux qui ont été proposés, essayés ou pratiqués ; tel que l'emploi des Mendians, l'usage des Troupes, des Journaliers payés sur des prix ordinaires, la Corvée en nature & la Corvée par imposition.

Pour mettre en œuvre tous les matériaux dont on a fait usage, on ne dissimulera pas qu'on a eu recours aux meilleures sources, afin de pouvoir calculer sur des bases vraies, & l'on a fait ensorte de balancer toutes les raisons favorables ou contraires aux divers moyens, avec l'impartialité de quelqu'un qui aime la vérité.

PREMIERE PARTIE.

De l'importance des Chemins publics & de leur influence ſur l'Agriculture & le Commerce.

NOUS avons obſervé que la conſtruction & l'entretien des grandes routes, ainſi que leur direction, ne pouvoient regarder que l'Adminiſtration, & l'hiſtoire fait foi que tous les Peuples qui ont eu quelque célébrité, y ont attaché la plus grande importance : le Sénat d'Athènes prenoit lui-même ſoin des grands chemins, Thébes & Lacédémone confia leur direction aux hommes les plus diſtingués. Les Romains ont fait des dépenſes immenſes en conſtruction de Routes, ils en ont ouvert dans toutes les parties du monde ſoumiſes à leur domination, & il reſte encore en beaucoup d'endroits pluſieurs portions des anciennes voies militaires qu'ils ont conſtruites. Le Peuple & le Sénat firent ériger une ſtatue à Auguſte, conſtruire des arcs-de-triomphe & frapper des médailles en ſon honneur, pour la réparation de la voie Flaminienne ; & Tra-

jan obtint les mêmes diſtinctions pour la réparation du Port d'Ancône, & la conſtruction de la voie qu'il fit à travers le Lac de *Pontia.*

Les Romains ne ſont pas les ſeuls peuples qui ayent conſtruit des Chemins avec dépenſe, & qui ſe ſoient piqués de former dans ce genre des entrepriſes dignes d'être tranſmiſes à la poſtérité : une nation de l'autre hémiſphére, peu avancée dans les Arts, ayant des mœurs ſimples & peu de connoiſſances, les Péruviens, ont fait des travaux immenſes.

On n'a pu voir ſans admiration, lors de la découverte du Pérou, des ponts conſtruits avec des cordages faits d'écorce d'arbres, de la conſtruction la plus hardie & la plus ingénieuſe, traverſer des torrens d'une profondeur & d'une largeur étonnante.

On a trouvé dans le pays, un Chemin de quarante pieds de largeur ſur plus de cinq cents lieues de longueur, depuis *Cuſco*, Capitale de ce Royaume, juſqu'à *Quito* ; ſi l'on en croit les Voyageurs, il étoit, dit-on, pavé avec des pierres de dix pieds en carré, ſoutenu de part & d'autre par des murs formants parapets à hauteur d'appui, deux ruiſſeaux couloient au pied de ces murs, & leurs bords plantés d'arbres, formoient ainſi deux

canaux & deux avenues de la plus grande beauté.

Depuis la décadence de la République Romaine jusqu'à Charlemagne, les travaux des routes militaires avoient été négligés ou abandonnés ; cet Empereur fut le premier qui, convaincu de leur importance, songea à les rétablir, il y employa ses troupes & ses sujets, mais ces travaux cesserent avec lui.

Philippe-Auguste fit paver la Capitale de la France en 1184, & forma divers établissemens en faveur des Chemins Publics. Plusieurs de ses Successeurs s'en occuperent ; Henri le Grand en sentit la nécessité, & confia au plus grand Ministre le soin des Chemins. Le célébre Rosny, pourvu de la charge de grand Voyer de France, s'occupa de la réparation des routes, des canaux de navigation, & à procurer des communications faciles entre les différentes Provinces du Royaume.

Louis XIII donna quelques attentions aux Chemins, par le ministere du Cardinal de Richelieu.

Colbert, sous Louis XIV, occupé à établir diverses branches de Commerce, & à élever de nouvelles Manufactures, connoissant par le

le mauvais état des chemins la difficulté des débouchés, favorisa la construction du fameux Canal de Languedoc pour la communication des deux Mers. Les vues de Colbert ont fructifié avec le temps; l'agrandissement du Commerce & l'augmentation du luxe, qui a multiplié les besoins, rendoient les Chemins plus nécessaires que jamais.

C'est pendant le siécle de Louis XV que les routes principales qui traversent la France ont été construites, que l'on a entrepris de les diriger avec des principes raisonnés & d'y employer utilement les Arts.

Mais tous les ouvrages des hommes ont deux extrêmes, qui sont également nuisibles au but de leur institution, ou bien faute de lumiere & d'encouragement, leurs productions ne sont que les fruits de l'habitude, & en se copiant servilement les uns & les autres, ils perpétuent leur ineptie, & tout languit; ou bien l'industrie des hommes, protégée par l'autorité, guidée par le flambeau des Sciences & des Arts, en courant après la chimère de la perfection, est quelquefois sujete à s'égarer, même en suivant les traces du génie.

Après avoir été long-temps privé en France

de communication, il s'eſt fait un changement rapide; les étrangers ont été frappés de la beauté de nos Routes, on a vanté les magnifiques travaux conduits par les Ingénieurs des Ponts & Chauſſées, & dans le même temps que bien des gens applaudiſſoient aux efforts de ce Corps pour produire des ouvrages d'un genre neuf & d'une conſtruction hardie, beaucoup d'autres ſe ſont plaints & ont répété que par un abus indiſcret, l'on mettoit une partie du Royaume en routes, qu'elles abſorboient un terrain immenſe au préjudice de l'Agriculture, & qu'on ſe livroit pour cet objet à des dépenſes inutiles & ruineuſes. Comme ces obſervations ont paru dignes d'attention à quelques bons eſprits, on penſe qu'il eſt important de chercher à les apprécier : pour y parvenir on ſera forcé d'employer quelques calculs que l'on fera enſorte de ſimplifier autant qu'il ſera poſſible.

Nous chercherons d'abord quelle eſt la ſuperficie de la France, nous verrons enſuite quelle eſt celle du terrain que pourront occuper les nouveaux Chemins Publics faits & à faire dans toute l'étendue du Royaume, pour en rendre la communication facile, &

enfin quelle eſt celle des anciens Chemins deſtinés aujourd'hui au même uſage. Si je parviens à connoître ces quantités avec autant de préciſion que la matiere le comporte, on connoîtra facilement quelle eſt la quantité de terrain miſe en non-valeur par les nouveaux Chemins, & de quelle conſéquence cette perte peut être pour l'Agriculture.

En faiſant uſage du calcul de M. de Vauban, j'obſerve 1°. que la France, ſans y comprendre la Lorraine, contient en ſuperficie environ trente mille lieues carrées, ou 140 millions 664 mille 600 arpens, en comptant les lieues de 25 au degré, la lieue de 2282 toiſes 3 pieds de longueur, & la perche de 20 pieds, qui eſt en France la meſure ordinaire.

2°. Que faiſant un toiſé exact de toutes les routes du Royaume & chemins de communication indiſpenſable de Ville à Ville, entrepris ou non entrepris, dont l'utilité eſt reconnue, & dont on pourroit ſans peine donner ici le détail. Leur longueur totale & réduite pour chaque Généralité, eſt de 250 lieues, (1) ce qui fait 7750 pour les trente-une

(1) Il y en a quelques-unes qui ont 4 & 500

Généralités dont est composé le Royaume, & 5750 pour les 23 Généralités que comprend la direction des Ponts & Chaussées; la plus grande largeur des principales routes est de 12 toises avec les fossés, la moyenne de sept & huit toises, & la plus petite de cinq & six; mais il y en a beaucoup plus au-dessous de huit toises qu'au-dessus (1). En les supposant toutes à quarante-huit pieds de largeur réduite pour le terrain mis en non-valeur par les Chemins, la superficie totale occupée par les routes sera de 127 mille 363 arpens & demi pour les trente-une Généralités, & de 94 mille 495 arpens & demi pour les 23 de la direction des Ponts & Chaussées.

Quant aux anciens Chemins, leur longueur totale qui pourroit être ici considérée comme beaucoup plus grande, par rapport aux sinuosités supprimées par les allignemens des nouveaux, sera néanmoins supposée égale, car il n'est pas douteux qu'il en existoit nécessai-

---

lieues de routes, telles que la Franche-Comté, la Champagne & la Lorraine, mais beaucoup plus qui n'en ont pas 200.

(1) Les grandes routes des Trois-Evêchés, de la Lorraine, & de partie de la Champagne, n'ont communément que 5 toises de largeur.

rement la même quantité pour la communication des différentes Villes entr'elles.

Si l'on fait attention que la plûpart de ces anciens Chemins ont au moins depuis 20 jusqu'à 40 pieds de largeur, compris les fossés, & qu'il se trouve presque toujours une très-grande quantité de terrain perdu de part & d'autre, par les détours que font les voitures pour en éviter les mauvais pas., on ne pourra réduire leur superficie à moins de 36 pieds pour chacun, ce qui donne sur la susdite longueur 95 mille 522 arpens de terrain en non-valeur, pour l'emplacement des vieux Chemins dans les trente-une Généralités; & 70 mille 871 pour les vingt-trois de la direction des Ponts & Chaussées (1).

Il est donc évident qu'en supposant que l'Agriculture ne dût retirer aucun avantage des Chemins, sa perte annuelle pour tout le Royaume, après leur exécution, n'est que de 955 mille 220 liv. en évaluant chaque arpent à 10 livres de revenu réduit, & en répartissant cette somme sur les 7750 lieues de nou-

(1) Le calcul ci-dessus a été fait en 1762, il y a actuellement 26 Généralités sous la direction des Ponts & Chaussées, en y comprenant la Lorraine.

velles routes, la perte de revenu annuel pour chaque lieue, déduction faite d'une partie des vieux Chemins, sera de 123 livres 5 sols 5 deniers (1).

On laisse à juger maintenant si cette perte doit être mise en comparaison avec les plus foibles avantages que puissent procurer les Chemins à l'Agriculture; tout propriétaire de bonne foi, ne conviendra-t-il pas que dès l'instant qu'un nouveau grand Chemin a traversé ses terres, elles ont augmenté de produit; est-il possible de se dissimuler les services qu'ils ont rendu à l'Agriculture (2).

---

(1) On n'a travaillé avec activité aux Chemins dans le Royaume que depuis 1750, c'est-à-dire, environ deux ans après la fondation de l'Ecole des Ponts & Chaussées; avant ce temps on ne portoit ses soins que sur les plus grandes traverses du Royaume qui étoient même fort mauvaises; il n'y avoit guères que la Lorraine, la Franche-Comté & Montauban qui eussent avant cette époque des communications traitées, quoiqu'à la maniere de ce temps. De 1759 à 1762, la guerre fit suspendre les ouvrages, & ce n'est que de 1764 à 1774 que les plus grands travaux ont été faits, & l'on estime que les Routes peuvent être aux deux tiers faites, c'est-à-dire, un tiers fini & à l'entretien, un tiers en construction, & un tiers en partie ouverte.

(2) Si on se donne la peine de vérifier les faits & de faire des applications, on reconnoîtra qu'en pareil cas, des prés seulement affermés 18 & 20 livres, ont doublé dans les premieres années; il en est de même des fermes & des loyers de maisons.

La circulation ſeule des denrées, dit l'Auteur des Élémens de Commerce (ouvrage qui mérite d'être cité) » eſt un moyen infaillible de les multiplier : ſi les grands Chemins n'étoient point ſûrs ou praticables, » l'abondance onéreuſe du Laboureur le décourageroit bientôt de ſa culture, ſi par » des canaux, ou des rivieres navigables bien » entretenus, les Provinces de l'intérieur n'avoient l'eſpérance de fournir au beſoin des » Provinces plus éloignées, elles s'occuperoient uniquement de leur propre ſubſiſtance, beaucoup de terres fertiles ſeroient » négligées, il y auroit moins de travail pour » les pauvres, moins de richeſſes chez les » propriétaires de ces terres, moins d'hommes & de reſſources à l'Etat «.

Mais au lieu d'avoir recours à des autorités en pareille matiere, il eſt plus ſûr de tâcher de ſe procurer une idée du bénéfice que l'Agriculture retire de la conſtruction des Routes, & de faire enſorte de l'apprécier par un calcul ſommaire : on peut négliger ſans crainte les détails minutieux, on trouvera que ce bénéfice eſt aſſez conſidérable pour pouvoir faire des ſacrifices ; il en réſultera néan-

moins des avantages réels & suffisamment constatés.

Il est prouvé par des expériences journalieres, qu'une voiture roulante sur les anciens Chemins dans une saison qui n'est ni la plus séche, ni la plus mauvaise, ne peut porter que le tiers de la charge qu'elle porteroit sur une route neuve, & qu'elle fera trois lieues sur les nouvelles routes, tandis qu'elle en fera deux sur les anciennes, d'où il suit que les quantités de denrées voiturées dans le même temps par une route ancienne & nouvelle sont dans le rapport de 2 à 9, ce qui fera la mesure du prix des voitures. Ce bénéfice des transports se partageant entre le cultivateur propriétaire & l'acheteur, il en doit résulter plus d'activité de la part du cultivateur, & une nouvelle concurrence parmi les acheteurs.

Avant de rechercher quel peut être ce bénéfice, nous rappellerons qu'il a été prouvé précédemment que la construction des nouvelles Routes, cause une perte à l'Agriculture, pour le terrain qu'elle lui enléve, de 123 liv. 5. s. 5 d. de rente par lieue courante : examinons maintenant ce qu'elle gagne d'ailleurs.

Pour parvenir à nous en former une idée,

nous ne considérerons que le terrain qui avoisine les grandes routes, à une demi-lieue de chaque côté.

Suivant M. de Vauban, par une compensation moyenne, il y a communément en France, dans une lieue carrée, 3600 arpens de terrain mis en valeur, 600 arpens de bois, 300 arpens de vignes, & 2700 de terres labourables, le reste est en prés, chemins, hayes, terres vagues, &c.

Les bois sont ou des taillis ou de haute futaie, leur valeur suit constamment leur distance des rivieres ou des grandes routes, de façon que cette valeur est presque réduite à rien, à une distance trop grande; on s'est assuré par des détails exacts, que les mêmes bois taillis qui produisoient 100 livres l'arpent tous les dix ans, ou 10 liv. l'arpent chaque année, produisent à peine 2 livres lorsqu'ils sont éloignés des communications, la différence est donc alors de 8 livres; mais comme le plus ou le moins de facilité du transport est d'une moindre conséquence, relativement à la valeur intrinséque près des Villes, pour compter d'après une distance moyenne, nous réduirons le bénéfice à la moitié ou 4 livres par arpent, c'est-à-dire, 2400 livres pour les 600 arpens

qui se trouvent par lieue carrée, en supposant le tout en taillis.

Les grandes routes sont encore plus avantageuses pour les hautes futaies, le prix moyen de la solive de bois carrée, vaut chez le marchand 3 liv. 10 sols; pour retirer le prix de l'achapt, les frais de chantier, de garde & autres, la solive doit lui revenir au plus à 3 livres; supposons la distance du bois à exploiter de six lieues, & observons la différence du résultat lorsque la route est bonne ou mauvaise, une voiture attelée de trois chevaux, payée 4 livres 10 par jour, portera 48 pieds cubes ou 16 solives, & sera de retour en deux jours par les nouvelles routes, ce qui produit par solive 11 sols 3 deniers, & 2 liv. 10 f. 7 d. par les anciennes Routes, suivant le rapport établi de 2 à 9; les frais d'exploitation sont évalués pour abatage, équarrissage, frais de vente, &c. à 8 f. par solive, ce qui fait revenir la solive pour voiture & exploitation à 19 f. 3. d. d'une part, & à 2 liv. 18 f. 7 d. de l'autre part; d'où l'on voit évidemment que les seuls frais de voiture & d'exploitation absorbant la valeur intrinséque du bois, le propriétaire n'a plus nul intérêt à le vendre, & que par la seule différence du transf-

port aisé ou difficile, il perd par chaque solive 39 s. 4 d. Il s'ensuit aussi qu'à six lieues de distance des communications, les bois carrés ne peuvent être transportés, & qu'ils doivent s'employer sur les lieux à quelque bas prix que soit leur valeur, si ce n'est dans les cas où la beauté des piéces haussera la valeur intrinséque; mais à cette distance le propriétaire perdra toujours 39 s. 4 d. par solive, excédent de la voiture.

Nous trouvons par un calcul semblable, qu'à trois lieues de distance un propriétaire situé près des grandes Routes, retireroit à peu près 46 s. par solive de ses bois, lorsque l'autre en retireroit à peine 27 s. Ce ne doit pas être une des moindres causes de la rareté des bois de futaie en France: en effet les bois situés près des rivieres & des nouvelles routes ont dû s'enlever très-rapidement, tandis que les propriétaires éloignés ont été peu portés à faire des plantations par le peu de bénéfice qui en résulte.

Quant à ce qui regarde les vignes, quoique personne ne doute de l'avantage qu'elles retirent de la construction des Chemins, puisque c'est la certitude d'un débouché qui seul peut engager les propriétaires à faire les frais

& avances considérables qu'exige cette culture ; nous allons tâcher de l'apprécier par un calcul semblable au précédent.

Du sol qui produit les vins jusqu'au lieu où ils doivent être consommés, la plûpart sont destinés à souffrir plusieurs transports, les uns sont portés du crû d'où ils sortent, dans les Villes & Bourgs voisins pour y être consommés, les autres après avoir été déposés chez des commissionnaires, sont voiturés par terre ou par eau, soit chez l'étranger, soit dans d'autres Provinces de l'intérieur du Royaume, privées de cette denrée ; nous négligerons ici l'avantage qu'on peut retirer des Routes par le second transport, parce qu'il faudroit pour cette appréciation pouvoir distinguer la quantité voiturée par terre de celle par eau, & pour parvenir à cette fixation, posséder des secours que nous n'avons pas ; quant au premier transport nous observerons que le plus éloigné étant de six lieues, & le moindre sous les murs des Villes, nous pouvons prendre trois lieues pour sa distance mitoyenne.

Une voiture attelée de trois chevaux, payée comme dessus 4 livres 10 sols, voiturera à cette distance six demies - queues par

jour, ou trois pipes, compris le retour ſur une route neuve, ce qui produira pour chaque demie-queue 15 ſ. ou 30 ſ. par pipe, & 6 liv. 15 ſ. par pipe dans les chemins de traverſe : le bénéfice èſt donc, lorſqu'on fait uſage à même diſtance des nouvelles routes au lieu des anciennes, de 47 ſ. 6 d. par demi-queue.

L'arpent de vigne produit année commune ſix demi-queues, nous ſuppoſerons qu'il en eſt conſommé une dans le pays, ils en reſtera cinq à tranſporter, qui à 47 ſ. 6 d. de bénéfice feront 11 liv. 17 ſ. 6. d. par arpent; ne comptons que ſur 10 livres, nous aurons pour les 300 arpens qui ſe trouvent par lieue carrée 3000 liv. de bénéfice ſur les vins, occaſionnés par la conſtruction des Routes.

Il eſt également évident que le produit des terres labourables ne peut ſe ſoutenir dans la plus haute valeur, qu'autant que les communications ſeront ſolidement établies; ce n'eſt point par des éloges de l'Agriculture qu'on engage les peuples à des améliorations, à des défrichemens utiles, mais en leur offrant un bénéfice aſſuré qui les dédommage avec uſure des avances qu'ils ſont obligés de faire pour y parvenir. Une concurrence d'acheteurs atti-

rés par la facilité du tranſport des denrées, & qui en ſoutiennent les prix dans les temps d'abondance, eſt l'encouragement le plus certain pour exciter l'induſtrie des cultivateurs.

L'Auteur de l'eſſai ſur la police des grains a démontré par des raiſons ſolides, qu'un des moyens les plus efficaces pour le rétabliſſement de l'Agriculture, étoit d'établir la liberté du commerce des grains, c'eſt-à-dire, d'en aſſurer la libre circulation au gré du commerçant ; & le Miniſtere attentif à ſaiſir les vues utiles au bien de l'Etat, a rendu un Arrêt en date du 17 Septembre 1754, en faveur de la liberté du commerce des grains ; mais je demande à quoi ſert cette liberté ſi les Routes ne ſont praticables ? En vain des Philoſophes s'occuperont à imaginer des moyens pour la conſervation des grains, en vain des citoyens vertueux feront des dépenſes en expériences utiles, en vain établira-t-on des ſociétés d'Agriculture remplies de zèle pour la proſpérité de cet Art, ſi les débouchés des denrées ne ſont ſoutenues à un prix certain par des tranſports faciles ; on aura la douleur de voir tant de projets utiles échouer dès leur origine.

Pour parvenir à connoître le bénéfice des routes ſur la vente des grains, & afin qu'on ne nous reproche pas de faire des ſuppoſitions à l'avantage de notre opinion, nous ſuivrons l'Auteur de l'eſſai ſur la police des grains, qui établit avec M. de Vauban » 2707 » arpens de terre labourable par lieue car- » rée, dont les deux tiers ſont enſemencés » chaque année, & dont l'autre reſte en ja- » chére. Dans les deux parties en valeur, il » y a moitié bon bled, moitié menus grains, » ainſi il n'y a chaque année que 900 ar- » pens employés en froment.

» Il faut 600 ſeptiers pour enſemencer les » 900 arpens, à raiſon de deux tiers de ſep- » tier ou huit boiſſeaux par arpent, chaque » qualité de terre l'une dans l'autre eſt eſti- » mée rapporter au moins trois & demi pour » un, les ſemences déduites ou remplacées; » ainſi chaque lieue donnera 2100 ſeptiers de » bled chaque année, à quoi l'on doit ajou- » ter un quart au moins pour les orges & les » ſeigles provenants des 900 autres arpens » ſemés de menus grains; par conſéquent l'on » peut compter que chaque lieue rend 2625 » ſeptiers propres à la nourriture des hom- » mes «.

Chaque habitant de tout sexe, grand ou petit, consomme trois septiers de grains par année (1); chaque lieue carrée est mise en valeur par 340 personnes, eu égard à la population des campagnes, par rapport à celle du Royaume & à la nature des occupations des champs; les 340 personnes consommeront 1020 septiers de grains par année, il reste 1605 dont nous retranchons le tiers pour la culture négligée & pour ce que les animaux mangent, il y aura donc 1070 septiers à vendre au marché voisin.

En supposant la distance réduite de ce marché de trois lieues, & le fermage situé sur une nouvelle route; une voiture payée 4 liv. 10 s. portera en un jour onze septiers : sur ce pied, la voiture du septier reviendra à 8 s. 2 d. & à 36 s. 9 d. par une route de traverse; le bénéfice est donc de 28 s. 7 d. par septier à se servir des nouvelles routes; ce qui donnera pour les 1070 septiers 1529 liv.

Résumons; le bénéfice annuel des cultivateurs

(1) Un Auteur moderne, a réduit à 2 septiers de bled la consommation par tête.

teurs par lieue carrée, causé par l'établissement des nouvelles routes, est donc;

SAVOIR:

Pour les Bois	2400^tt^ ʃ ɗ
Pour les Vignes	3000.
Pour les Grains	1529.
TOTAL.	6929.
La perte annuelle comme on l'a vu précédemment, est de. .	123. 5. 5.
Il reste de bénéfice pour le Propriétaire cultivateur.	6805. 14. 7.

Ce qui produira pour tout le Royaume, lorsque les 7750 lieues de chemins seront construits, 52 millions 744 mille 401 livres, qui de ce moment doit être de 39 millions 558 mille livres, en supposant les trois quarts des routes ouvertes.

Mais si l'on fait attention que je n'ai considéré que le produit des terrains qui s'étendent à une demi-lieue de chaque côté des grandes routes, que cependant les terrains joignants jouissent à peu près des mêmes avantages, & que de proche en proche cette faveur se communique, quoiqu'en s'affoiblissant jusqu'à plu-

sieurs lieues de distance de chaque côté, personne ne contestera qu'on ne puisse porter le bénéfice de ces nouveaux terrains à une somme au moins égale à la précédente, c'est-à-dire, à 39 millions, ce qui fait monter le bénéfice présent des Propriétaires cultivateurs, à 78 millions, & à cent pour la suite : si quelqu'un pouvoit concevoir de l'inquiétude sur ce résultat, je lui observerois que j'ai encore négligé de faire entrer en ligne de compte le bénéfice sur la valeur des prairies & menues denrées, dont le superflu est vendu pour la consommation des Villes.

Ceci nous conduit à une vérité bien importante, c'est que toute la valeur du travail fait jusqu'à ce jour pour les routes, soit à corvées, soit à prix d'argent, bien loin d'avoir été une charge onéreuse à l'État en général, a produit une augmentation de capital pour les Propriétaires, de sorte que les facultés nationales ont été augmentées annuellement par le seul objet de la construction des Routes, au point que les impôts perçus depuis sur ces augmentations dans les proportions usitées, ont été plus que suffisans pour payer la dépense des ouvrages d'art, & plût au Ciel que toutes les nouvelles charges de l'Etat ne fussent ainsi fon-

dées que sur l'augmentation de l'aisance nationale (1).

Quelqu'un pourroit objecter, pour affoiblir ces avantages, que la plus grande partie des bénéfices que l'on retire de l'établissement des nouveaux Chemins, n'est produite que par la facilité des nouveaux transports, tandis que la matière premiere a réellement diminuée par la perte du fond absorbé par l'excédent des nouveaux chemins sur les anciens.

Je répondrai, que quand il seroit vrai, que

---

(1) On prétendoit il y a quelque tems prouver au Public que la seule liberté absolue du commerce des grains suffisoit pour décider une circulation aisée, & pour établir l'équilibre exact entre les prix de toutes les Provinces; en faisant abstraction du pouvoir de l'opinion, qui bien ou mal fondé, fait paroître ou disparoître les grains; cela seroit vrai si les transports étoient nuls, ou plutôt si toutes les routes & les canaux étoient faits & praticables. Les communications se feroient alors de proche en proche sans obstacle, & en supposant qu'à l'issue de la moisson la disette se fit sentir à un bout du Royaume, & à l'autre extrémité, l'abondance; le Commerçant vigilant, pour saisir toutes les occasions du bénéfice, réduiroit en peu de tems la différence du prix à la valeur du transport qui seroit alors connu, & dans tous les lieux intermédiaires les différences seroient insensibles, au lieu qu'aujourd'hui il reste encore plusieurs coins du Royaume qui jouissent quelquefois sans fruit de l'abondance, ou qu'on ne peut secourir promptement qu'à grands frais dans les disettes.

la somme des matières premieres fut réellement moindre, (ce dont je suis fort éloigné de convenir) cette diminution seroit si petite en comparaison du bénéfice total, qu'elle ne mériteroit aucune considération; mais j'ai supposé précédemment que les terres n'étoient ni plus défrichées, ni mieux cultivées aux environs des routes depuis leur établissement, pour ne point paroître vouloir forcer les calculs à mon avantage; cependant je crois incontestable, qu'à mesure que de nouveaux débouchés se sont offerts, il en a dû résulter des défrichemens, des améliorations, & par conséquent une augmentation de denrées fort supérieure à la perte que l'on pourroit craindre. En effet, de toutes les personnes qui ont parcouru la France, il n'en est aucune qui n'ait remarqué, avec l'Auteur de l'essai sur l'agriculture, que nos campagnes ne sont point cultivées à raison de leur fertilité & de leur étendue, & que quand on s'éloigne de la Capitale, des Villes principales & des grandes Routes, il est peu d'endroits où l'on ne rencontre des terres incultes; nous voyons même tous les jours que la fertilité de celles qui sont mises en valeur augmente, ou diminue, dans la raison de cet éloignement.

On pourroit encore objecter que le prix des denrées dans le lieu même de la consommation, étoit également composé avant la formation des routes, du prix de la matiere premiere à l'instant de sa production & du prix des voitures qui les ont transportées, & que la différence consiste en ce que depuis les routes faites, la portion perdue par les voituriers a seulement passée dans les mains des propriétaires sans qu'il y ait une augmentation absolue de richesse.

On répond à cela, que de deux cultivateurs qui font les mêmes frais de culture, celui qui retire un tiers de plus de ses fruits & sans risque d'avaries, sera en état d'étendre sa culture, tandis que l'autre sera découragé par les frais & difficultés du transport jusqu'au lieu de la consommation; en effet si celui qui est privé de routes est forcé de voiturer lui-même, c'est toujours aux dépens d'un temps qu'il auroit consacré à sa culture qui en devient par cette cause plus resserrée; s'il fait faire ses voitures par autrui, c'est au préjudice de son aisance; c'est pourquoi dans l'un & l'autre cas ses productions en souffrent: ajoutez à cela qu'il est des productions, tels que des bois, dont le transport à

une certaine distance, parvient à en absorber la valeur ; laquelle cause en doit détruire l'exploitation, ainsi qu'on l'a déja observé.

Il suit donc de tout ceci, que faciliter les débouchés, c'est multiplier les denrées, & qu'il en résulte incontestablement une augmentation d'aisance nationale. J'ajouterai encore que les principes qui font agir l'économe le plus intelligent pour tirer meilleur parti de son fond, ne doivent pas être différens de ceux qui conviennent au bien d'un Etat : le grand Rosny disoit en effet qu'il vouloit gouverner le Royaume comme une métairie ; or quel est le propriétaire d'une terre de 4690 arpens qui craindroit d'en sacrifier 10 pour se procurer le débouché de ses denrées? Le plus borné sur la connoissance de ses intérêts ne balanceroit pas un instant à faire le sacrifice; cependant sa perte seroit plus considérable proportion regardée que celle de l'Etat, puisque la perte du terrain, causée par l'excédent des grandes Routes sur les anciens Chemins, n'ira pas à la 586^e^. partie de la France, lorsque toutes les Routes seront faites.

L'Agriculture n'est pas la seule partie à laquelle les Chemins aient procuré des avanta-

ges, le commerce en a encore retiré de plus grands; personne ne doute de cette vérité: mais bien des personnes ignorent jusqu'à quel point ils influent: c'est pourquoi nous nous permettrons de citer quelques faits à cet égard.

Sous M. de Chamillart, les voitures de Paris à Bordeaux furent entreprises pour le compte du Ministere, à dessein de favoriser le commerce; on payoit 30 liv. du cent, & les Entrepreneurs répondoient des avaries. La difficulté des Chemins fut l'unique cause de cet établissement, sans lequel toute communication eût été interceptée; car on ne parvint à le soutenir que par la multiplicité des moyens qu'on y employa, & les frais immenses que fit le Gouvernement: mais à mesure que les routes ont été rendues plus faciles par la réparation successive & accidentelle des principaux mauvais pas: des sociétés particulieres, formées à Paris & à Orléans, entreprirent ensuite concurremment ces mêmes voitures, dont le prix en 1740 se réduisoit à 20 livres; les Chemins sont bons aujourd'hui & le prix n'est plus que de 9 & 10 liv.

La communication de Nantes à l'Orient étoit impraticable il y a 50 ans, tous les transports se faisoient par Mer, & lorsqu'en

temps de guerre elle n'étoit pas libre, on étoit forcé de faire prendre aux voitures des détours considérables qui augmentoient le prix des marchandises sans mesure ni proportion; on étoit même contraint de faire les transports à dos de mulet, ou de cheval, ils n'en étoient que plus embarrassans & plus dispendieux; les nouveaux Chemins furent enfin construits, & le cent pesant des marchandises qui alloit jusqu'à 40 & 50 livres, n'est aujourd'hui communément que de 50 sols; car les variations qu'elles éprouvent, ne proviennent que des ventes plus ou moins considérables comparées au nombre des voituriers.

Aux environs de Paris, sur les routes qui conduisent en Allemagne, en Flandres, à Lyon, & dans les principaux endroits où les besoins de la vie soutenoient un commerce indispensable, quels dangers & quels hasards ne couroit-on pas? N'a-t-on pas vu des voituriers publics, des rouliers employer 3 ou 4 jours à faire dix lieues de chemin, rester des journées & des nuits entieres dans des passages impraticables, & n'arriver au but de leurs travaux qu'après un trajet rempli de dépenses forcées & d'événemens de cette espéce. Cepen-

dant si l'on en croit *l'ami des hommes*, tous ces inconvéniens ne méritent aucune attention.

Depuis 1720 jusqu'en 1754, le commerce a doublé en France; la consommation à la fin de cette époque étoit évaluée à environ deux milliards pour tout le Royaume (1), & suivant un état de la balance générale du commerce des cinq années de 1751 à 1755, l'État a bénéficié annuellement d'une somme de 51 millions, par la seule différence de l'importatif à l'exportatif (2).

En 1683, un an après la mort de Colbert, il y avoit en France 500 millions d'espéces au même titre qu'aujourd'hui, & tous les Auteurs qui ont traité de cette matiere, comptoient en 1753 & 1754, quinze cents millions d'espéces (3).

En 1720, Bordeaux armoit trente Navires; en 1756, il en armoit trois cents (4).

Dans la même époque le commerce du

(1) Voyez le Financier citoyen.
(2) Réponse à la lettre d'un Patriote.
(3) Recherches & considérations sur les finances, troisieme époque.
(4) Considération sur l'importance de la nouvelle Ecosse.

sucre alloit en France à 30 mille muids d'Angleterre; en 1756 il montoit à douze cents mille (1).

Les faits que je viens de citer sur la diminution des frais de transport des marchandises, sur les routes les plus utiles au commerce, prouvent sans réplique le bien qu'il a reçu sur ce seul objet. Quant aux faits généraux qui démontrent l'augmentation considérable du commerce, on objectera peut-être qu'elle est en grande partie occasionnée par la vente extérieure dont le succès tient à des causes particulieres; mais je demande si le commerce intérieur & extérieur ne sont pas nécessairement liés? Leur prospérité s'étaye mutuellement, ils ne peuvent subsister sans circulation intérieure, ni la circulation extérieure. » Sans les Chemins, les frais de transport » d'une denrée, dit l'Auteur des Élémens » du Commerce, sont une valeur ajoutée à » sa valeur intrinséque; ainsi leur modicité » est bien intéressante au bon marché des » Manufactures relativement aux peuples qui » vendent en concurrence; l'état y parvient » en partie par une franchise absolue des

(1) Considération sur l'importance de la nouvelle Écosse.

» ouvrages à leur ſortie, par la plus grande
» concurrence poſſible des navigateurs, par
» un bon entretien, ou par l'amélioration
» des grands Chemins, des canaux, des
» rivieres navigables, enfin par tous les en-
» couragemens que peut recevoir l'Agricul-
» ture ; parce que l'abondance des fourages
» les tiendra à bon marché, & l'abondance
» des voitures en accroîtra réciproquement
» la conſommation «.

Tous les détails qu'on vient de faire doivent ſuffire pour prouver l'importance & les avantages des Routes ; mais pour ne rien laiſſer à deſirer ſur cette matiere, on a recueilli les principales objections contre la formation des nouveaux Chemins, avec les réponſes que l'on y fait. On objecte 1°. que l'on fait les nouveaux Chemins trop larges ; 2°. qu'ils ſont peu ſolides ; 3°. qu'on s'attache trop à faire de grands allignemens ; 4°. que les propriétaires riverains font par cette cauſe des pertes conſidérables : on va voir, en examinant chacune de ces objections, jusqu'à quel point elles méritent attention.

Si l'on en croit l'ami des hommes, *la moindre communication entre chaque petite Ville eſt tracée ſur le plan, ou peu s'en faut*

de la grande allée de Vincennes au trône, *on rend inutiles des Provinces entieres, on les engloutit enfin par la fureur de former des Chemins.* Or il eſt bon d'obſerver que l'allée de Vincennes a 44 toiſes de largeur avec ſes contre-allées, & que les plus grandes routes n'ont pas plus de dix toiſes entre les foſſés; mais les gens à humeur ſont ſujets à exagérer. En étudiant avec plus d'attention ce qui ſe pratique, on a cru reconnoître que les Chemins ne ſont ni décidés ſans principe, ni tracés au haſard : les gens inſtruits qui connoiſſent cette adminiſtration, ne prennent pas quelques abus momentanés pour des plans de conduite d'un miniſtere éclairé. En effet tous les Chemins du Royaume ſont diviſés en grandes routes, routes & Chemins royaux. Les grandes routes ſont celles qui traverſent le Royaume, communiquent ſans interruption avec les Capitales des pays étrangers, elles n'ont jamais que dix toiſes de largeur entre les foſſés; les routes communiquent de la capitale du Royaume aux capitales des Provinces, elles ont ſuivant le beſoin, la nature & la force du commerce, huit & dix toiſes de largeur; enfin les Chemins royaux ont lieu de ville à ville capitale

de Province, ils ont 6, 7 & 8 toises de largeur suivant le besoin : je ne parle point ici des communications de bourg à bourg, de village à village, on en a très-peu construits, & dans ce cas elles ont été réduites à 24 pieds de largeur entre les fossés (1).

Tels sont les principes sur lesquels on a réglé l'ouverture des Routes, & ce n'est pas sans de bonnes raisons qu'on a adopté ces largeurs. Pour s'en convaincre on observera que toute grande Route est composée de trois parties égales, les Chemins de terre ou bermes, & la chaussée au milieu : lorsqu'une route est bien fréquentée, chacune de ses parties doit être telle que deux files de voitures y puissent passer sans inconvénient, & même un cavalier en cas de besoin : la voie libre d'une voiture ne peut être supposée moindre de 7 à 8 pieds, & le passage du cavalier de 4 pieds ; la largeur de chacune de ces parties doit donc être de 20 pieds, ce

---

(1) Par Arrêt du . . . . . on a fixé la largeur des routes à 60, 42, 36, 30 & 24 pieds, Savoir ; 60 pieds pour les grandes routes des environs de Paris, 42 pour celles du reste du Royaume, 36 pour les routes très-fréquentées de Province à Province, 30 pour les chemins du troisieme ordre, & 24 pieds pour les simples communications.

qui fait les 60 pieds de largeur totale qu'on donne à une grande Route, deux raisons essentielles déterminent à la diviser ainsi en trois parties égales ; la premiere est que pendant les réparations indispensables qu'exige la chaussée, on est forcé d'approvisionner & de déposer les matériaux sur une des deux bermes, & que pour lors celle qui reste libre doit suffire elle seule au passage public ; la seconde est qu'en donnant à chacune de ses parties plus de largeur qu'il n'en faut exactement pour le passage des deux voitures, il en résulte une très grande économie sur leur entretien, parce que les voitures ne suivant pas exactement la même trace, ne les rouagent pas si promptement.

Les Routes ordinaires ne peuvent avoir moins de 16 pieds pour chacune des parties qui les composent, & les Chemins royaux moins de 12 pieds, puisque dans le premier cas ce n'est exactement pour chacune que la voie de deux voitures ; dans le second, que la voie d'une seule, & que les raisons alléguées de réparation & d'économie sur l'entretien, sont les mêmes que pour les grandes Routes.

On voit donc que les largeurs des Routes

ne ſont point arbitraires, & qu'elles ſont réglées de façon à pouvoir les entretenir en bon état ſans nuire au paſſage public..

Nous voici au défaut de ſolidité, où le même Auteur avance que les Chemins qui ſe conſtruiſent aujourd'hui pourroient être aiſément détruits par une médiocre colonie de taupes.

Cependant ceux qui connoiſſent les grandes Routes de la France, ſavent aſſez combien l'on a coupé de montagnes conſidérables pour les établir; combien de vallées comblées, de cours d'eau détournés, & de torrens aſſujettis; ceux-mêmes qui ſe ſont peu éloignés de la Capitale & qui connoiſſent ſur la route de Fontainebleau la montagne de Juviſy, ſur la route d'Orléans celle de Trefou, où l'on étoit obligé il y a cinquante ans d'enrayer toutes les voitures & que l'on ne pouvoit deſcendre ſans danger, & quantité d'autres travaux faits depuis ſur ces Routes, pour peu qu'ils ſe piquent d'équité & de bonne foi, n'avanceront pas que ces travaux ont été faits légérement.

Quant à la conſtruction des chauſſées, ſoit en empierrement ou cailloutis, ſoit en pavé, on n'entreprendra pas, pour juſtifier leur conſ-

truction, de détailler toutes les régles de l'Art. Ces détails probablement inutiles pour les gens qui l'exercent, deviendroient fastidieux pour la plûpart des autres lecteurs ; c'est pourquoi je me bornerai à faire quelques observations des plus essentielles.

Je remarquerai premierement qu'on ne peut guères faire de reproches aux chaussées en pavé de grès & autres semblables qui, par leur nature & la qualité de leurs matériaux, ne peuvent être ni plus belles ni plus solides. Quant aux chaussées en empierrement, quand on voudra examiner sans prévention les détails de leur construction, on ne les trouvera pas indignes d'être comparées pour la solidité avec celles des Romains, quoiqu'en dise M. de Mirabeau. » Je passe tous les ans, dit cet » Auteur, sur une de ces routes appellée en» core dans le pays, la voie de César ; elle » n'est nullement allignée, pas un quart de » lieue de suite ; mais en revanche elle est » saine & entiere, & tellement ferme que » le temps ni le poids de nos voitures quel» conques n'y ont fait aucunes orniéres..... » Mieux vaudroit, dit-il ailleurs, deux lieues » de chaussées telles que celles des Romains, » que mille lieues de grands Chemins tou-

» jours

» jours à refaire «. Si en effet il étoit un moyen de faire des routes qui n'eussent pas besoin d'être entretenues, & ou le temps ni le poids des voitures quelconques, ne pourroient causer aucunes orniéres; il faudroit, sans contredit, abandonner promptement tout ce que l'on fait aujourdhui pour adopter ces moyens précieux avec empressement. Mais sans avoir la connoissance des régles de l'Art, tout le monde sait, qu'avec de l'eau & du frottement on vient à bout de broyer les matieres les plus dures, telles que le marbre, les cailloux & la pierre dure, qu'il n'est pas même besoin d'un moteur aussi puissant que le poids de nos grosses voitures; on voit les marches des anciens escaliers, les banquettes des trotoirs fréquentés, à demi-usées, quoiqu'en pierre dure, par un moyen bien moins actif. Il est donc impossible de trouver, comme on l'a dit, deux lieues de Chemins qui n'ont pas besoin d'entretien & qui valent mille des notres : on assure même que nous construisons en France nos chaussées ainsi que les Romains, avec les matieres que le sol de chaque pays produit; qu'elles sont formées comme les leurs par différentes couches de pierres ou jards arrangées à la main & broyées

à la masse, en observant un bombement suffisant pour l'écoulement des eaux; que quand les matieres sont bonnes & qu'elles sont entretenues avec les soins convenables, ces chaussées acquierent par les différentes recharges successives de pierres pulvérisées une solidité, & font tellement corps, qu'au bout d'un certain temps, on pourroit croire qu'on a employé du mortier dans leur construction. Plusieurs anciens Chemins Romains qu'on a démolis n'ont fait voir aux yeux des bons observateurs, qu'une matiere pulvérisée par les rouages & composée de parties de sable, terre, pierres, ou cailloux.

Si les Romains ont jamais fait usage de mortier ou ciment, dans la construction de leurs Chemins : ces cas, quoiqu'en dise Nicolas Bergier, ont été très-rares; mais le nombre de voitures des Gaules étoit si petit en comparaison de ce qu'il y en a aujourd'hui, que des Chemins qui ne pouvoient être endommagés par les voitures de ce temps, résisteroient fort peu de nos jours. Il n'y a pas d'Observateurs judicieux qui n'aient remarqué l'augmentation considérable des voitures qui s'est faite en France depuis vingt ans.

Si nos Chemins ont besoin d'être entretenus, ce n'est pas toujours la faute ni des matériaux, ni des moyens de les employer, mais de la quantité de voitures dont le poids augmente avec la facilité de les transporter, & qui se multiplient de jour en jour. Les recharges successives, & le temps leur donnerà toute la solidité dont ce genre d'ouvrage est susceptible (1).

(1) Bien des personnes se sont occupées des moyens de remédier au poids énorme des voitures, les uns ont imaginé de déterminer la charge que devoit porter une voiture à deux roues ou une à quatre; on fixoit à trois milliers la charge d'une voiture à deux roues, & six à sept milliers celle des voitures à quatre roues. En conséquence on avoit établi des Bureaux sur la route de Paris à Orléans pour contrôler les surcharges; jamais Ordonnance n'a été si difficile à faire exécuter, il n'y avoit que les voituriers mal attelés, qui ne pouvant faire mieux, obéissoient; tous les autres étoient perpétuellement pris en surcharge. Les amendes se multiplioient, presque tous les Voituriers en étoient grévés; on étoit forcé de faire saisir leurs chevaux pour le payement; de-là s'ensuivoit des retards & avaries pour les marchandises, des plaintes de la part des Commerçans, & un surhaussement sur le prix des transports, parce que les Voituriers fuyoient les routes peuplées de Commis destinés à les arrêter en surcharge, & il eut fallu une armée de ces Commis pour en mettre sur toutes les routes. Ajoutez à cela, que les entraves mises sur la liberté, paroissent bien plus insupportables aux Citoyens que tout ce qu'on peut leur offrir en dédommagement.

3°. Quelques personnes ont objecté que le goût des Ingénieurs, pour les allignemens,

---

D'autres personnes ont pensé qu'il conviendroit faire une loi pour forcer tous les Voituriers à se servir de chariots à quatre roues, dont les jantes ou courbes auroient neuf pouces de largeur, & posées de façon que les faces intérieures des grandes roues, répondissent exactement aux faces extérieures des petites roues, par ce moyen ces quatre roues rouleroient sur un plan de trois pieds de largeur, chaque jante plus large ne couperoit point les chaussées comme celles de nos roues à bandes étroites. Les nouvelles roues, bien loin de déplacer les matières dont on recouvre lesdites chaussées en les réparant, les broyeroient & tendroient à les unir & les incorporer avec le noyau de la chaussée. On trouve de ces sortes de chariots en Angleterre, & on en a fait en France quelques essais particuliers, leur usage seroit sans contredit excellent pour nos routes si on pouvoit la faire généralement adopter. Mais après y avoir mûrement pensé, on croit pouvoir prédire que peut-être on pourroit parvenir à en établir dans plusieurs cantons par le moyen de quelques gratifications & encouragemens convenablement distribués, mais qu'on n'y réussira point par des contraintes, & que l'usage n'en sera jamais général en France, parce que le plus grand nombre de chariots ou charrettes ne se trouve pas dans les Villes, mais à la campagne, & ils ne sont pas uniquement destinés à voyager sur les grandes routes, mais plus souvent sur des chemins de traverses pour la culture & le transport des fruits de la terre. Or, les Peuples de la campagne préféreront toujours des voitures faites pour leur commodité journaliere, & dont la forme & la composition seront relatives au sol intérieur de chaque canton, c'est-à-dire, suivant qu'il est gras ou maigre, sec ou marécageux, plat ou montueux, vu que l'expérience a appris qu'il faut des charrettes ou chariots différens pour tous ces cas.

occaſionnoit beaucoup de dommages peu néceſſaires.

J'obſerverai en faveur des allignemens, 1°. que la ligne droite étant le plus court chemin d'un lieu à un autre, il y a de l'économie à la ſuivre, puiſqu'elle donne moins de frais de conſtruction, & eſt plus avantageuſe au voyageur. Elle eſt même indiſpenſable quand il eſt queſtion des abords d'une grande Ville, où il faut réunir la beauté des abords avec l'utilité; ainſi une montagne à couper, ou la rencontre de quelque maiſon ne doivent point arrêter un projet important: mais dans le cours des campagnes quoiqu'on s'attache à faire de longs allignemens. il me ſemble qu'on tâche de les placer dans les points les plus avantageux des montagnes, pour diminuer l'ouvrage; de les faire paſſer entre les maiſons, de façon à cauſer le moins de dommages poſſibles; de les faire aboutir aux principaux villages, afin de les faire participer à l'avantage des routes, & de mettre les voyageurs à portée des ſecours: en vain quelques parties intéreſſées voudroient-elles proſcrire les lignes droites, le voyageur décide journellement la queſtion, lorſqu'il ſe trouve un coude, en paſſant ſur le champ voiſin

pour l'éviter. Les lignes droites ſont d'ailleurs des témoignages d'impartialité : le public eſt porté à mal penſer d'un coude quand il n'en apperçoit pas le motif ; d'ailleurs, ſi l'on fait un angle pour une raiſon légere , pourquoi n'en feroit-on pas un ſecond ? & cela donne lieu à des ſollicitations importunes qu'on ne peut éviter qu'en adoptant les lignes droites. Enfin, je ſuppoſe qu'en faiſant un Chemin neuf on ait formé un angle ſans un motif bien ſuffiſant, que ce Chemin dans un temps malheureux vienne à être négligé, & qu'il devienne abſolument mauvais faute de réparations, s'il ſurvient enſuite des ordres de le rétablir, l'Ingénieur de ce temps ne manquera pas d'obſerver qu'il en coûteroit moins pour faire un Chemin neuf, & propoſeroit de le faire en ligne droite en ſupprimant l'angle inutile : ce projet ſeroit adopté par la direction des Ponts & Chauſſées ; & des propriétaires riverains qui auroient fourni le premier chemin ſeroient encore obligés de fournir le ſecond.

C'eſt donc une tranquillité pour les générations ſuivantes, de voir un Chemin en ligne droite établi ſur leurs poſſeſſions, ils ne peuvent jamais être inquiétés par des changemens, quelqu'événement qui arrive.

Malgré ces considérations il est des cas où l'on ne doit pas se piquer de faire de beaux allignemens, c'est lorsqu'il est question de faire un Chemin de communication d'un gros Bourg, où il y a marché considérable avec une grande route; pour ces Chemins moins importans, on doit se contenter de faire des redressemens, en évitant les mauvais pas d'un côté, supprimant les coudes trop sensibles & en faisant cependant entrer la plus grande partie de l'ancien Chemin dans le nouveau, & l'établissant sur une ligne moyenne : dans tout ceci je dis ce qu'on doit faire & ce qui se pratique communément sans prétendre justifier les cas particuliers, où il auroit pu se commettre quelques abus en s'écartant de ces principes. On doit conclure de ce qu'on vient de dire, que s'il faut des vues pour bien projetter, la fermeté n'est pas moins nécessaire pour bien exécuter, & qu'il y a un moyen sage adopté entre l'abus des lignes droites & les angles de complaisance; mais les propriétaires riverains doivent être consultés avec réserve sur cet objet, parce qu'il en est peu qui ne préférent la plus petite partie de leur domaine à l'avantage public.

La derniere objection regarde les pertes

particulieres que les Chemins caufent aux propriétaires, qui font affez heureux pour longer un nouveau Chemin & en tirer tout l'avantage fans prefque rien perdre, tandis que d'autres mal à l'aife perdent le feul petit coin de terre qu'ils poffédent; mais dans un établiffement public on ne peut calculer fur des cas particuliers, il faut de néceffité confulter les maffes.

On a démontré précédemment que la perte générale du terrain fi tous les Chemins étoient faits, ne feroit pour tout le Royaume que de 63 mille 682 arpens en déduifant le vieux Chemin qui peut être repris par les propriétaires, & qu'aujourd'hui elle ne peut être que d'environ 47 mille 760 arpens, en calculant au plus fort, où environ de 8 arpens par chaque lieue; mais comme tous les vieux Chemins ne deviennent pas inutiles & ne peuvent être repris en entier, fuppofons la perte réelle de 12 arpens par lieue, au lieu de 8; il convient déduire fur ces 12 arpens la fuperficie des prés, bois, vignes & jardins, dont on dédommage les propriétaires fur le pied de la valeur de ces fortes de biens.

Par des calculs faits avec foin & des relevés pris dans diverfes Généralités, de la quan-

tité de terrains ſujets à dédommagement ; on a reconnu & conſtaté que dans les pays les mieux cultivés, où les prés, bois & vignes ſont plus abondans, & où l'on a formé des routes nouvelles de 10 toiſes de largeur, la ſuperficie de tous les terrains dédommagés a conſtamment été de 4 & 5 arpens par lieue, & au moins d'un ou deux arpens dans les terrains les moins ſujets à dédommagement, d'où il réſulte inconteſtablement que la perte moyenne du particulier, répartie ſur une lieue de longueur, n'eſt au plus que de 8 à 9 arpens par lieue en terres labourables ou friches, déduction faite des vignes, prés & bois, leſquels à raiſon de 10 liv. de produit annuel, font 90 liv. de perte par lieue pour les propriétaires.

Bien des gens ſeront étonnés du réſultat de ce calcul, & ſur-tout ceux qu'une humeur chagrine porte à groſſir les objets ſur ces ſortes de matieres ; mais par amour pour la vérité, je me ſuis déterminé à faire des recherches ſur cet objet, afin de pouvoir fixer les idées du public, & je crois devoir offrir un réſultat propre à déſabuſer ceux que des déclamations vagues & indiſcretes ont pu ſéduire ; je n'avance rien qui ne ſoit confirmé

par des expériences de différens temps & lieux dont j'ai vu moi-même les preuves : je m'attends bien que quelqu'uns de ceux qui ont perdu du terrain dans la construction des routes, & qu'on n'a pu dédommager, même en payant la valeur intrinsèque de leurs biens, de ce goût de propriété & de convenance qui fait contracter aux propriétaires un attachement si vif pour leurs possessions, seront peu portés à reconnoître l'exactitude de ces résultats, mais on sait que la douleur est injuste ; d'ailleurs on remarquera que le mal augmente souvent par la faute du propriétaire, dont le terrain est envahi par le nouveau Chemin, en ce qu'il néglige de reprendre l'ancien ; car suivant l'Arrêt du Conseil du 26 Mai 1705, le vieux Chemin appartient de droit à ceux qui fournissent le nouveau ; & les intentions de Sa Majesté sont telles que sa division doit être faite à chaque propriétaire à proportion de la perte par le nouveau, sur l'ordonnance du Commissaire départi, qui se trouve en outre autorisé de prescrire des échanges suivant la convenance des héritages, & sans que ces nouvelles acquisitions ou échanges soient sujets à aucuns

droits de lots & vente, mutation & autres droits.

Je conviens que l'ignorance de cette loi, & des moyens d'en obtenir l'exécution qui ne dépend cependant que d'une requête adressée au Commissaire départi, la rend souvent inutile : ou pourroit citer ici plusieurs exemples où elle a eu lieu à la satisfaction des parties intéressées (1); mais quoiqu'il en puisse être, cet ancien Chemin ne reste pas sans maître, & il est à présumer que les parties inutiles sont reprises par ceux qui ont droit de s'en emparer, sans qu'il intervienne de jugement particulier à cet effet : dans les bons terrains il n'est pas douteux que cet ancien Chemin est bientôt mis en valeur; dans les terrains de peu de conséquence, s'il reste inculte, la perte de chaque particulier diminue d'autant plus que ce qu'il posséde est moins précieux.

On voit donc que les pertes des proprié-

---

(1) Sur le chemin de la Villette au Bourget, près de Paris, il a été fait, en 1753, une répartition des vieux chemins à tous les Propriétaires qui avoient fourni le nouveau, de laquelle il résultoit qu'il y avoit un cinquieme de perte, & ce cinquieme étoit supporté par plus de 150 personnes Propriétaires.

taires riverains ſont beaucoup moins conſidérables qu'on ne le croit communément, non-ſeulement elles ſe réduiſent à très-peu de choſe dans les landes & bruyeres; mais à peine une nouvelle route traverſe-t-elle des pays incultes, qu'on voit naître des défrichemens de toutes parts : on peut dire que les nouveaux Chemins d'une part, les livres & les ſociétés d'Agriculture de l'autre, ont occaſionnés beaucoup de défrichemens depuis quelques années ; ſi les propriétaires enivrés par les belles promeſſes des ſociétés d'Agriculture, ont recueilli quelquefois leurs grains un peu chérement, la culture eſt néanmoins reſtée à l'avantage du ſol, & les denrées ont été voiturées avec facilité par les nouveaux Chemins.

Après avoir démontré l'importance des Chemins, leur influence ſur le Commerce & l'Agriculture, & préſenté les objections qu'on fait contre les routes, avec les réponſes; nous allons examiner dans le Chapitre ſuivant les moyens convenables pour les conſtruire.

IIe. PARTIE.

Des moyens de faire les Chemins Publics.

On ne peut employer que deux moyens à la conſtruction des Chemins publics de la France, le travail à prix d'argent & la corvée.

Le travail à prix d'argent dans lequel on peut faire entrer l'uſage des mendians, des malfaiteurs, des troupes & des journaliers ordinaires des Villes & des Campagnes, comprend les ouvrages de conſtructions ſimples auxquels tout homme eſt propre, & ceux de conſtructions difficiles qui, exigeant plus d'art, offrent plus de difficultés.

La corvée ne peut remplir que le premier de ces deux objets, elle ſe fait gratuitement aux dépens des hommes & des beſtiaux de la campagne.

L'un & l'autre de ces moyens a ſes avantages, comme ſes inconvéniens; il s'agit de les analiſer ſéparément : je prie tout lecteur de ſuſpendre ſon jugement juſqu'après leur

entier examen ; j'exposerai les faits avec le plus d'ordre, de précision & de vérité qu'il me sera possible, pour ne rien laisser à desirer.

CHAPITRE PREMIER.

Du Travail à Prix d'argent.

POUR pouvoir bien juger du moyen de faire à prix d'argent les grands Chemins, il est indispensable de s'assurer quel doit être l'objet de leur dépense ; il ne sera pas difficile de l'apprécier.

L'on a dit précédemment que la longueur totale des Chemins faits & à faire, pour rendre la circulation telle qu'elle devroit être en France, & en porter la vivification au degré convenable, est d'environ 7750 lieues : suivant les connoissances qu'on a prises sur la dépense que doit occasionner la construction d'une lieue de chemin faite suivant toutes les régles de l'art, on a reconnu par une infinité de détails tous fondés sur la pratique & l'expérience, que dans les pays les plus propres aux Chemins par la nature & l'abondance des matériaux, & la qualité de leur

ſol, chaque lieue revient, compris les ouvrages de maçonnerie indiſpenſable pour arches, aquéducs & frais de toute eſpéce à environ 60 mille livres (1) : ſavoir ; pour les ouvrages de main-d'œuvre 34 mille livres ; pour la voiture des matériaux 16 mille, & pour les ouvrages d'art, 10 mille ; & dans les pays les plus ingrats, c'eſt-à-dire, montueux, ou éloignés des matieres convenables, chaque lieue revient à 80 mille livres ; elle coûte encore beaucoup plus chére dans les pays traverſés par les grandes rivieres : on a conſtruit ſur la Seine le pont de Neuilly, & celui de Mantes ; ſur la Loire, les ponts d'Orléans, de Blois, de Tours & de Saumur : ſi l'on faiſoit entrer la valeur de ces grands ouvrages dans le prix des routes auxquelles ils ſont utiles, la lieue de route des Généralités où ils ſont ſitués, pourroit revenir à 20 ou 30 mille livres de plus. Quoiqu'il en ſoit, comme ces grands ouvrages n'ont pas été multipliés, & que toutes les grandes routes n'ont pas toujours été traitées avec la même

---

(1) On n'entend pas comprendre dans cette eſtimation les ſimples communications de Bourgs & de Villages qui ne ſont pas à beaucoup près ſi diſpendieuſes.

dépense, on estime que le prix réduit de chaque lieue pour tout le Royaume est de 75 mille liv. savoir ; pour main-d'œuvres, 40 mille livres, pour voitures de matériaux, 20 mille, & pour ouvrages d'art, 15 mille liv.

D'après ces opérations on peut donc regarder la construction à neuf de tous les Chemins du Royaume comme un objet de 551 millions un quart, & l'on peut apprécier ce qui est fait aujourd'hui comme une dépense de 367 millions; on a nécessairemnt consommé davantage à cause des entretiens, dont la dépense va toujours croissant à mesure que les constructions neuves s'avancent.

Vers 1762, l'Auteur d'une brochure qui avoit pour titre, Lettre d'un Ingénieur, apprécioit à 5 à 6 millions la valeur annuelle de toutes les corvées du Royaume à cette époque; on ignore comment il a fait cette évaluation, s'il a été bien servi & sur quel principe il a calculé; mais on a de fortes raisons pour assurer que depuis plusieurs années il se fait annuellement pour plus de 12 millions d'ouvrages à corvées dans le Royaume sur les routes, on pourroit même les considérer sans erreur, comme un objet de 14 millions; savoir, environ 10 millions en main-

main-d'œuvres de journaliers, & 4 millions en voitures de matériaux (1) : dans cette proportion il faudroit 3 millions & demi pour faire les ouvrages d'art ; dans une quantité proportionnée aux autres espéces de travaux, il faudroit même porter les fonds à 4 millions, à cause de la portion que les entretiens de chaussées de pavés, aujourd'hui si multipliées, en consomment. Dans les temps les plus heureux, c'est-à-dire, il y a 20 ans, les fonds des Ponts & Chaussées destinés pour les ouvrages d'art & appointemens, n'ont pas excédés 3 millions & demi, & dès 1759, on en retrancha 2 millions. Depuis cette époque, le prix de la main-d'œuvre a augmenté d'un cinquiéme, l'entretien des chaussées de pavé de la Généralité de Paris, peut aller à environ 800 mille livres. Les chaussées de pavé des autres Généralités ensemble à 260 mille livres ; tous les appointemens d'Ingénieurs à environ 350 mille livres, cela fait 1810 mille livres, y compris 400 mille qu'il faut ajouter à ce calcul pour les appointe-

(1) M. de P. dans son ouvrage a supposé qu'on faisoit en France pour 36 millions d'ouvrages par Corvée annuellement, mais il y a dans cette évaluation une erreur de plus de moitié.

mens des piqueurs ; & cependant l'on ne donne que 2 millions 500 mille livres, d'où il résulte qu'il ne reste pas 35 mille livres par Généralité pour les ouvrages neufs ; or il y en a auxquelles on est forcé d'en donner 150 mille, à cause des travaux indispensables sur des grandes rivieres, que des routes importantes traversent (1). Il y a donc plusieurs Généralités qui n'ont rien, ou presque rien, & qui ne peuvent faire d'ouvrages d'art à neuf. Aussi la partie de main-d'œuvre des corvées a-t-elle été poussée beaucoup plus vivement que les travaux d'art, & il n'est resté de fonds souvent que pour faire des travaux provisoirs ; mais 4 millions comme on l'a dit, auroient vraisemblablement suffis pour les entretiens & les ouvrages neufs.

On fera en temps & lieu l'application de ces différens résultats.

---

(1) Il y a eu depuis six ans, que cela a été écrit, quelques variations sur ces fonds.

SECTION PREMIERE.

Des Ouvrages de ſimple conſtruction.

ON a dit que les ouvrages de ſimple conſtruction ſont ceux auxquels tout homme eſt propre dans la formation des Chemins, tels ſont les remuemens de terre : le tranſport de ces terres à des diſtances convenables & relatives à la force des hommes, le tirage & entoiſage de la pierre, du caillou, du gravier, du ſable & l'emploi de ces différens matériaux pour la conſtruction des Chauſſées.

On travaille depuis 27 années avec un ſoin particulier à la formation des Chemins publics, l'ouvrage eſt à peu près aux deux tiers fait, & les entretiens annuels occaſionnent une forte dépenſe proportionnée à l'importance de leur objet; cependant le bien de l'Etat exige non-ſeulement que l'on ne néglige pas l'entretien des parties faites, mais que l'on ne ralentiſſe pas la conſtruction de celles qui reſtent à faire, moyennant quoi, pour continuer les travaux ſuivant le cours actuel, il faudroit par un moyen quelconque, pouvoir faire annuellement ſur les routes pour environ

10 à 12 millions d'ouvrages de simple construction, pour les entretiens & pour les ouvrages neufs, pour 4 à 5 millions de voitures & environ 4 millions d'ouvrages d'art.

Examinons maintenant quels sont les moyens proposés pour l'exécution de ces ouvrages.

EXAMEN *de l'emploi des Mendians & Malfaiteurs aux Ouvrages des Routes.*

1°. LES mendians & malfaiteurs ne peuvent être une ressource ni suffisante, ni un moyen certain que l'on puisse employer pour la construction des Chemins; les mendians sont ou des invalides qui ne peuvent être appliqués à des travaux pénibles de corps, ou des vagabonds que la passion de l'indépendance a déterminé à s'affranchir de tous les liens de la société, qui, volontairement assujettis à toutes les miseres attachées à une vie errante & fugitive, ne connoissent ni loi, ni azile, & parviennent à se faire un caractere féroce & indomptable. Dans cette classe, ces ames atroces & cruelles, nées avec des passions fortes & exposées à des besoins fréquens, deviennent souvent par les circonstances des malfaiteurs, que l'on est

forcé enſuite d'immoler à la ſûreté du public, ou au moins de ſouſtraire à ſes regards.

On a en vain tenté avec peu de ſuccès divers moyens de les faire rentrer ſous les loix de la ſociété, les moyens violens que l'on a été forcé d'employer, les priſons, les déſertions perpétuelles malgré la vigilance des gardes, prouvent la difficulté de les contenir. Je ſais qu'un homme en place a tenté d'en enrégimenter quelques-uns, & de les appliquer à quelques travaux publics, & quoique quelques perſonnes ayent vanté les ſuccès de cet établiſſement, ſans vouloir nuire au zèle & aux vues d'humanité de l'homme public qui s'en eſt occupé, nous avons de fortes raiſons pour aſſurer que ces moyens ont peu réuſſis malgré les peines & meſures qui ont été priſes; quelques gens à ſyſtême pourront bien, en groſſiſſant le travail forcé de ces vagabonds, en vanter les avantages; mais il n'en ſera pas moins certain que l'entrepreneur des déblais de la butte de l'Étoile près Paris, qui s'eſt ſoumis à en employer habituellement quelqu'uns, n'auroit pas ſoutenu la continuation de ſon entrepriſe, ſi on ne lui eût permis de faire faire avec des ouvriers libres & de ſon choix la plus grande partie de ces travaux. On ſait

encore que des détachemens de ces espéces d'hommes, appliqués à leur tâche pendant environ trois semaines dans un grand atelier, concurremment avec d'autres ouvriers, n'ont pas fait le tiers du travail des ouvriers libres, parce que la servitude étant la tâche la plus pénible pour des vagabonds, & qu'ils supportent le plus impatiemment, ils se refusent opiniâtrement à tout ce qui peut rendre leur état permanent. On est encore informé que quelques détachements de ce Régiment, où les plus mauvais sujets avoient désertés & avoient été remplacés par quelques gens choisis, ont beaucoup mieux réussi, & tout ceci prouve encore le peu de service que l'on doit attendre des mendians & vagabonds, & quand il seroit possible de changer subitement le cœur & l'ame de cette espece d'hommes & d'en faire des gens soumis & raisonnables, il s'en faudroit beaucoup qu'ils pussent fournir assez de bras pour ce qui est nécessaire pour la construction des Routes; mais ne pouvant changer cette espèce d'hommes, ne seroit-il pas de la derniere imprudence de transporter sur des grands Chemins des vagabonds pour y faire un travail qu'ils abhorrent, lorsque des bois voisins des routes, leur offrent des retrai-

tes pour une désertion qu'ils méditent sans cesse? Il est aisé d'appercevoir combien ces moyens seroient préjudiciables à la sureté publique, en peuplant les forêts aux abords des grandes routes de vagabonds fugitifs.

On peut, peut-être, tirer quelque parti de ces malheureux sous bonne clôture & dans l'enceinte des dépôts; la police y est plus facile à exercer, l'on peut les appliquer à différens travaux proportionnés à leurs forces, ou y contenir par divers moyens les caractères indomptables, mais il n'est pas raisonnable de compter sur ce moyen pour la construction des Routes.

EXAMEN *de l'emploi des Troupes aux Travaux des Routes.*

2°. LES Troupes ne procurent pas tous les avantages dont bien des gens les croyent susceptibles pour la construction des Routes, & pour en faire usage il y a bien des obstacles.

Tout le monde sait que le service militaire se maintient particulierement par le ressort de l'honneur, dont se nourrit tout Français, qui s'allie communément avec un certain

eſprit de liberté; que la valeur devient héréditaire dans les Corps, par le récit des belles actions qui les ont diſtingués; que ce zèle, cette chaleur ne ſe tranſmet qu'en échauffant les eſprits & leur inſpirant une haute eſtime d'eux-mêmes, qui leur fait entreprendre ſous les étendarts tout ce qu'il y a de plus périlleux, & leur fait mépriſer par un contraſte naturel tout ce qui n'eſt point ſervice; cette valeur libre, ſi l'on peut s'exprimer ainſi, que l'argent ne peut payer, qui ne connoît pas de danger quand on la met en œuvre, qui dégénere en impatience quand on la contrarie, eſt une reſſource unique pour les grandes occaſions, mais qui s'émouſſe faute d'alimens, ou par des actions qui n'ont pas d'éclat: Écoutez parler un ancien Militaire, échauffé de l'amour de ſon ſervice, il ne voit d'amuſant içi-bas que le maniement des armes, rien de plus utile que la préciſion des évolutions, rien de ſi impoſant, de ſi auguſte que le bruit des inſtrumens militaires, il voit l'ordre univerſel dans la diſcipline, dans les marches, dans l'appareil des uniformes, dans les campemens, & enfin tout ce qui n'eſt pas ſervice militaire, lui paroît ou des jeux d'enfans, ou l'occupation des gens

avides d'argent, & les perſonnes qui s'en occupent, des êtres inférieurs qui vivent ſous la protection des armes.

A Dieu ne plaiſe que je veuille condamner cet eſprit, il faut peut-être à la plûpart des hommes cette chaleur, cet amour extrême de leur état, cette confiance aveugle en eux-mêmes pour produire des actions d'éclat, mais je veux faire appercevoir combien les travaux des Routes ſont éloignés de cet eſprit; les ſoldats ne peuvent y être déterminés que par l'amour du gain, motif contraire à celui qui a coutume de les conduire; les Officiers qui n'y trouvent aucun motif d'intérêt & qui n'y attachent aucune idée d'honneur, ne ſe portent pas à favoriſer les travaux : les Officiers-Majors voyent avec regret leurs talens moins employés au moyen de ce que le cours des travaux rendent les exercices plus rares, ils y voyent le relâchement de la diſcipline, les gardes ſubſtituées par des mercénaires, les armes en mauvais ordre, les uniformes moins ſoignés, & ne manquent pas de donner des allarmes à la Cour ſur le mauvais état de leur Régiment : tout ceci n'eſt point imaginaire, j'en parle d'après l'expérience de pluſieurs Régimens, que dans quelques occa-

sions l'on a essayé d'employer à ces sortes de travaux ; mais quelques grands que soient ces inconvéniens, supposons-les anéantis pour un moment, & voyons quel secours on peut attendre de l'emploi des troupes.

Je considére d'abord que le nombre des troupes en France ne doit être évalué en temps de paix qu'à 200 mille hommes, sur lesquels il faudroit prélever ce qui est indispensable pour le service militaire, pour les garnisons des Places frontiéres, des Châteaux, &c. & déduire ensuite la Cavalerie, il ne restera pas 100 mille hommes, il faudra encore en retrancher ce qu'emporte les congés, les maladies, les exemptions & les Officiers, & si l'on évalue tous ces objets à 25 mille hommes, il ne restera que 75 mille hommes travailleurs effectifs. Ce sera certainement caver au plus fort, & ceux qui connoissent l'esprit militaire, penseront sans doute qu'il seroit difficile d'obtenir du Ministère de la guerre 75 mille hommes pour ces ouvrages ; mais supposons-les accordés.

Ces 75 mille hommes ne pourront pas être occupés toute l'année, il faudra dans le commencement d'une campagne les distribuer sur les différentes routes du Royaume,

& ne leur ſuppoſer, à cauſe du temps perdu des Fêtes, des mauvaiſes ſaiſons & du repos néceſſaire, que 4 mois ou 120 jours de travail effectif. Dans ce cas, la maſſe totale de ce travail ſera de 9 millions de journées; le prix réduit de la journée partout le Royaume étant ſuppoſé de 15 ſols, il en réſultera que les troupes pourront faire, en cavant au plus fort, pour 6 millions 750 mille livres d'ouvrages.

Il faut que le ſoldat trouve à cet ouvrage un avantage perſonnel; il lui faut acheter des habits de travail diſtingués de ſes uniformes; uſant beaucoup plus, ſon entretien devient plus cher, il lui faut plus de nourriture pour ſe ſoutenir : le ſoldat au ſortir de ſon exercice dont les heures ſont réglées, n'eſt occupé que du ſoin de la cuiſine & à la faire ſubſiſter avec économie, mais celui qui travaille fortement du matin au ſoir n'a à perdre que le temps de ſon repas; on ſera donc forcé, indépendamment de ſa ſolde, de lui accorder au moins 10 à 12 ſols par jour.

Ces travaux ne s'exécuteront pas ſans frais, il faudra en outre fournir des outils & les entretenir, établir des hôpitaux, pourvoir aux frais de tranſport; ces dépenſes inévitables ne

peuvent être appréciées par jour à moins de 2 à 3 sols par tête, moyennant quoi la dépense, en employant des troupes à faire les Chemins, sera conformément à la valeur du travail de 6 millions 750 mille liv.

Il résulte des calculs précédens, qu'en employant annuellement 75 mille hommes de troupes, on pourroit en grande partie suffire aux ouvrages neufs de simple construction, sans y comprendre les ouvrages d'entretien, pour lesquels il resteroit encore 3 millions environ à dépenser d'après les évaluations précédentes (1).

---

(1) On a, par une évaluation vague, supposé que les Troupes de France fourniroient au plus 75 mille Travailleurs en tems de paix. Mais M. de P. dans l'ouvrage qu'il vient de publier, en 1781, sur les routes, prouve très-bien qu'on ne pouvoit pas y appliquer plus de 30 mille hommes en tems de paix.

Les 79 Régimens, dit-il, d'Infanterie Françoise, sans les Régimens étrangers, composent, sans les Officiers.	*hom.* 122960.
Il en faut soustraire pour différens services.	91808.
Reste.	31152.
Voici comme il le prouve : il faut retrancher, dit-il, Savoir, pour la différence de l'effectif de paix au complet de guerre . . .	30400.
Plus, 80 Compagnies de Grenadiers que l'on n'employe jamais aux Corvées, produisant	7760.
	38160.

Il resteroit cependant encore plusieurs autres difficultés très-considérables; la premiere consiste dans l'objet de la voiture des matériaux que l'on ne peut faire avec le seul secours des troupes : nous avons vu précédemment que c'étoit un objet de 4 millions dans la proportion de la masse des autres travaux, & ce genre de travail est difficile à remplir; on ne dira pas avec l'Ami des hommes, qu'il faut atteler des soldats à des camions pour suppléer au défaut des bœufs & des chevaux.

Pour peu qu'on connoisse les détails de ces sortes travaux, on conviendra qu'il n'en est

---

Ci-contre.	38160.
Pour Sergens des Compagnies de Fusiliers.	4320.
Pour la Garnison des Colonies & Isles. . .	9222.
Pour les Troupes nécessaires aux Travaux des Ports & Fortifications.	9222.
Pour la Garnison nécessaire de 160 Places de guerre	25000.
Un cinquantieme du travail, de malade. .	744.
Un dixieme employé alternativement à faire la soupe.	3700.
Non complet inévitable, évalué à	1440.
TOTAL comme ci-dessus . .	91808.

Ainsi au lieu de 6 millions 750 mille livres d'ouvrages qu'on a estimé ci-dessus, que ce moyen pouvoit procurer, il faut réduire cette somme à 2 millions 790 mille livres.

pas du transport des pierres, cailloux, sables & graviers comme de celui des terres, qui se fait dans des éloignemens proportionnés aux forces des hommes, au lieu que les autres matériaux se prennent souvent à mille ou 12 cents toises de distance, & communément à 5 cents. Les chemins des carriéres sont souvent mauvais, quelquefois à travers champs, & dans une infinité de cas, elles ne sont accessibles qu'au moyen des bêtes de somme; on peut donc conclure avec certitude que les troupes ne peuvent être d'aucun usage pour le transport des matériaux.

Quelques personnes pourroient imaginer que le travail, en augmentant les prix, devroit faire naître de nouvelles voitures, mais il est fort douteux qu'elles augmentent dans la proportion des besoins; jusqu'à ce jour, malgré tout le desir que l'on a eu de n'employer que des voitures libres, pour le transport des matériaux nécessaires à la construction des ponts, en ne laissant faire aux corvées que celui des matériaux nécessaires aux Routes, on en a presque toujours manqué dans les ouvrages un peu considérables, & il y a eu peu de grands ouvrages où manquant de moyens pour les transports dans le fort des travaux, l'on

n'ait été contraint de commander à prix d'argent les voitures des campagnes pour venir au ſecours des voituriers ordinaires.

L'expérience apprend que l'on eſt journellement obligé pour le tranſport du bois de marine, quelqu'avantageux que ſoient les prix que le Roi accorde, de commander pour ces tranſports les Paroiſſes voiſines des forêts, ou des dépôts : d'ailleurs le ſurhauſſement des prix peut bien attirer quelques voituriers des campagnes, qui, pour faire un bénéfice qui n'eſt point partagé avec le maître, quittent leurs travaux dans les momens moins preſſés; mais, ou l'inſtant ſuivant les force de retourner à leur champ, ou il reſte inculte.

En effet, le nombre des beſtiaux de la campagne eſt proportionné non-ſeulement à ce qui eſt néceſſaire pour la culture, mais à la quantité de pâturage & nourriture que le ſol produit annuellement; or ſi vous augmentez bruſquement dans quelques points le nombre des bœufs ou chevaux, l'équilibre eſt détruit & la nourriture manque : j'ai vu dans une Province des mieux arroſée & où l'on voit les plus belles prairies, arriver 1500 chevaux des troupes du Roi, qui furent can-

tonnés ſur environ 20 lieues de longueur, le premier effet fut de faire hauſſer le prix des fourrages outre meſure ; au moyen du ſoin que l'on prit enſuite de faire les approviſionnemens un peu au loin, & par petite portion, les prix ſe modérerent & reſterent cependant un tiers au-deſſous de l'ancienne valeur ; mais les voitures manquerent pour tranſporter la quantité de foin ou paille néceſſaire ; on fut encore forcé d'avoir recours à l'autorité pour commander les campagnes.

C'eſt donc avec raiſon que l'on regarde la voiture des matériaux néceſſaires pour les routes, comme un objet des plus important, des plus difficile à remplir, & que les troupes ne peuvent ſuppléer. Autre difficulté : forceroit-on les Officiers de ſe tenir ſur les routes à la tête de leurs Corps dans des poſtes où ils n'ont aucune gloire à acquérir, s'ils ne s'y tiennent pas, où en ſeroit la diſcipline ? & comment contiendroit-on le ſoldat lorſque la campagne eſt couverte de fruits, & les villages garnis de volailles de toutes eſpèces ? Tous ceux qui connoîtront ce que c'eſt que diſcipline & travaux, jugeront aiſément combien il ſeroit néceſſaire que l'ordre fut maintenu d'une part par les Officiers,

&

& les travaux en même-temps conduits & veillés par les Ingénieurs; ils ſentiront la néceſſité de concilier le ſervice de la troupe avec celui qui intéreſſe le bien de l'ouvrage, de façon que les ordres ne ſe croiſent pas, & que les égards mutuels ne ſoient pas bleſſés. Ces obſervations ne ſont pas à négliger; mais ſuppoſons encore, ſi l'on veut, ces difficultés applanies par les plus ſages Ordonnances, il en reſtera encore une ſans reméde.

On a établi ci-deſſus que les troupes pourroient à peu près ſuffire en partie aux ouvrages à bras, ou de ſimple conſtruction, ſi on employoit en tout temps 75 mille hommes à ces ouvrages; mais au premier bruit de guerre, non-ſeulement les travaux neufs ſeroient abandonnés, & il reſteroit toujours l'embarras des entretiens ordinaires & indiſpenſables: or, ſi les temps de guerre ſont généralement auſſi longs que ceux de paix, comme bien des gens le croyent, on laiſſe à juger quels maux il en reſulteroit. Si vous conſultiez l'Ami des hommes, il vous diroit froidement qu'on ne travailleroit point, que les objets les plus preſſés l'emportent ſur les autres, & qu'on feroit comme on pourroit;

mais est-il bien aisé de se contenter de pareilles raisons ? On médita une réforme dans les Ponts & Chaussées sur la fin de 1759, qui s'exécuta cinq à six mois après, sous le prétexte d'économiser une cinquantaine de mille livres pour les besoins de l'Etat; en retranchant les appointemens de vingt sujets utiles, on dérangea l'ordre des travaux & du service relatif; le désordre qui en résulta, & les plaintes publiques forcerent à rétablir à peu près les choses dans le même état.

On peut donc conclure de tout ce qui a été dit précédemment, qu'il y a bien des difficultés à lever pour pouvoir employer utilement les troupes, que dans ce cas il faudroit imposer par extraordinaire la valeur du travail qu'elles pourroient faire, mais qu'il resteroit encore la difficulté des voitures, & un moyen à imaginer pour servir en temps de guerre aux entretiens qui ne doivent jamais cesser, & aux ouvrages urgens & imprévus qui peuvent survenir.

Ateliers de Journaliers payés.

3°. Des Ateliers de journaliers assemblés de toute part, rempliroient très-difficilement l'objet proposé.

Le peu de reſſource qu'on a tiré de ce moyen dans les temps où l'on en a fait uſage avec le plus d'activité, prouve en partie ſon inſuffiſance ; en effet, on ne croit pas qu'il y ait jamais eu à la fois dans le Royaume, pour les ouvrages de ſimple conſtruction plus de 600 Ateliers de 50 hommes, l'un portant l'autre, toujours en action dans les ſaiſons favorables, ce qui fait en total 30 mille hommes. Ces Ateliers ne pourroient faire aucun travail pendant quatre mois de l'année ; & ſi l'on retranche des autres mois les jours de Fêtes, de pluie, gelées & mauvais temps, chaque journalier ne pourroit donner au plus que 170 journées de travail, (1) qui font en total 5 millions 100 mille journées, à raiſon de 15 ſols de prix réduit comme pour les troupes, le produit total de leur ouvrage ſeroit donc de 4 millions 325 mille livres, au lieu de 10 millions qu'il en devroit faire pour ſuffire aux entretiens & aux ouvrages neufs, en ſoutenant le cours des travaux ſur le pied actuel.

C'eſt ce défaut de journaliers qui a engagé

(1) M. de Vauban n'évalue le travail annuel d'un Tiſſerand qu'à 185 journées.

à faire usage des troupes, pour la construction des plus grands ouvrages d'art; savoir, pour les ponts de Blois, Orléans & Moulins: on a toujours éprouvé de très-grandes difficultés pour monter des Ateliers de 4 à 500 hommes, il se passe des mois entiers avant qu'on puisse les compléter même auprès des grandes Villes, & l'on remarque qu'ils sont composés de journaliers de toutes les Provinces du Royaume, quoiqu'il n'y ait jamais eu qu'un très-petit nombre de ces forts Ateliers en même temps; cela prouve que les pays où ils étoient établis, n'ayant en superflu qu'une très-petite quantité d'ouvriers, il falloit que le temps instruisît ceux des Provinces éloignées: aussi a-t-on souvent été forcé lorsqu'on a été privé du secours des troupes & que les circonstances du travail ont exigé une quantité considérable de bras, de commander à prix d'argent les habitans des campagnes; les ponts d'Orléans, de Saumur, de Moulins, de Tours & autres de pareille conséquence, n'ont point été faits, sans qu'on ait été forcé dans quelques instans d'avoir recours à cet expédient.

Peut-être objectera-t-on qu'en haussant le prix de la journée, il se formeroit bientôt un

nombre suffisant d'ouvriers aux dépens des autres professions : je répondrai 1°. que ces ouvriers proviennent en plus grande partie des campagnes, & qu'il est rare que ceux des villes s'habituent à ce genre de travail, on en a l'expérience dans les pays de Manufactures ; il seroit donc dangereux de hausser le prix des journées, puisque les campagnes en souffriroient nécessairement, soit parce que les prix des ouvrages de l'Agriculture augmenteroient à proportion, soit parce que ce seroit priver les campagnes de bras, qui leur sont d'une utilité indispensable.

2°. Il faudroit hausser considérablement le prix de ces journées pour dédommager les ouvriers du temps perdu par la mauvaise saison, les pluies & les gelées, autrement on en trouveroit peu ; car l'expérience a confirmé que dans le temps des recoltes, où la campagne augmente le prix des journées, tous les Ateliers publics deviennent déserts ; il est donc incontestable qu'il vaut mieux renoncer à ce moyen que de priver la campagne de bras dans des temps intéressans, par une augmentation de prix, doublement à charge à l'Etat : je puis encore ajouter que l'inconvénient du défaut de voitures, dont

on a parlé à l'occasion de l'emploi des troupes, n'en subsisteroit pas-moins dans celui-ci.

On peut conclure de ce qui précéde, qu'au lieu de 30 mille journaliers, il en faudroit rassembler au moins 75 mille pour suffire aux travaux projetés, ce qui seroit très-difficile sur-tout dans le premier moment, & qui, dans le cas même de possibilité, pourroit devenir plus onéreux à l'Etat que profitable, qu'on seroit toujours dans l'embarras pour trouver un nombre suffisant de voitures; & qu'enfin dans tous les cas il faudroit, pour suffire à tout, une imposition extraordinaire d'environ 7 millions, que nous avons démontré être néceſſaire pour la perfection des Chemins suivant le besoin actuel.

Nous allons dans la Section suivante examiner les moyens mis aujourd'hui en usage pour la construction des Routes; nous commencerons par les ouvrages d'art & ensuite ceux de simple construction.

SECTION IIe

DES OUVRAGES D'ART.

CHAPITRE Ier.

LA construction des ouvrages d'art est la partie qui donne le plus d'exercice aux talens de l'Ingénieur, on a vu par les calculs de la Section précédente, que la dépense de ces ouvrages pour rendre dans le Royaume les Chemins bien praticables dans l'espace de quarante années, doit monter annuellement à 4 millions; ainsi les fonds ordinaires de ces ouvrages, au lieu de 3 millions, devroient être portés à 4 pour suffire à leur dépense.

Si les projets qui s'exécutent sur ces fonds supposent d'une part la réunion de plusieurs talens, d'autre côté, l'esprit d'ordre & de calcul, naturalisé avec la profession d'Ingénieur, s'est également introduit dans l'emploi des fonds & la comptabilité, de façon que quoique chargés de détails compliqués, aucune autre partie ne présente aux yeux du Ministère des résultats aussi clairs & aussi satis-

faisans. Des projets décrits avec intelligence sur des plans en dépôt, des devis où toutes les circonstances des manœuvres sont prévues & clairement exprimées. Des détails où toutes les conditions de l'ouvrage sont tellement calculées, qu'elles ne laissent aucun jour à des demandes indiscretes ; des tableaux où tous les différens progrès des ouvrages sont tracés, la distribution des fonds mesurés sur le besoin, & leur emploi justifié par des piéces authentiques : telle est l'esquisse de la manutention que le Ministère chargé du détail, a établie. On souhaiteroit qu'il fut possible de faire voir à tout Lecteur comment les masses & les détails des projets sont rendus sur les plans avec les circonstances locales, pouvoir lui faire suivre tous les calculs qui en sont la suite, lui faire voir la netteté qui régne dans les comptes que les Ingénieurs rendent de la situation des ouvrages, & jusqu'à l'ordre des comptes des Trésoriers. On a lieu de croire qu'il seroit satisfait, & on ne croit pas qu'il soit possible de mieux faire.

On doit sentir qu'il est impossible de détailler ici toutes les ressources de l'Art, & ce qu'il faut de talent pour suffire aux moyens

que les différens ouvrages exigent de mettre en œuvre.

Il eſt cependant encore des gens peu inſtruits qui ſe perſuadent que les talens d'un Ingénieur des Ponts & Chauſſées, ne conſiſtent que dans l'art de faire ranger des pavés à côté les uns des autres, que pour débuter une montagne, on en coupe en conſcience juſqu'à ce que la pente paroiſſe aſſez douce, & la dépenſe aſſez forte; qu'un pont n'eſt autre choſe qu'une grande porte, dont les dimenſions ſont forcées & placées ſur les grandes rivieres; qu'il eſt d'autant plus diſpendieux qu'il abſorbe une plus grande quantité de matériaux. Si cela étoit ainſi, il faudroit renvoyer tous les Ingénieurs, la beſogne, ſans eux, abandonnée aux ſimples artiſans, iroit tout auſſi bien qu'on le ſuppoſe.

Mais ſi avant de couper une montagne, il faut à chaque fois décider la pente qu'elle aura lorſqu'elle ſera déblayée, ce qu'il faudra de toiſes cubes de terres pour cette opération, indiquer l'emploi de ces terres, & la diſtance des tranſports afin de ne les pas manier deux fois, combiner quelle eſt la moindre dépenſe en faiſant la pente la plus avantageuſe:

il n'y a personne qui ne sente que pour décider toutes ces questions, il faut des talens dont les particuliers ordinaires ne sont pas pourvus.

Si dans le projet d'un pont à faire sur une grande riviere aux abords d'une grande Ville, on exige que les abords en soient commodes, les avenues agréables, que la dépense en soit prévue, par conséquent que la quantité & qualité des matériaux de toute espéce soient déterminés; que d'après des sondes suffisantes, les circonstances des fondations soient détaillées, soit avec batardeaux, soit sans épuisement & par encaissement; que les machines & équipages à employer soient décidés à l'avantage de l'ouvrage, que les moyens nécessaires pour vaincre la résistance des fluides, la poussée des voûtes, ou celle des terres, d'accord avec la bonne physique & sagement calculés, concilient l'économie & la solidité. On conviendra qu'il faut alors pour remplir ces conditions réunir la facilité de projetter, le talent de rendre ses idées, du goût, des connoissances de théorie & de l'expérience.

On ne détaillera point ici toutes les connoissances qu'il faut à un Ingénieur, plu-

ſieurs ſont éparſes dans différens traités que l'on croit inutile de rappeller ici, & qu'il lui importe de connoître, enſuite l'exercice des talens, l'application & l'expérience ſont le reſte.

On ne peut en dire davantage ſur les moyens employés pour les ouvrages d'art ; chaque ouvrage ayant des circonſtances différentes occaſionnent des manœuvres particulieres.

Les grands ouvrages d'Orléans, de Mantes, Saumur, de Tours & de Neuilly, ont donné lieu à de ſavantes manœuvres intéreſſantes au bien des ouvrages, & avantageuſes aux progrès des Arts.

Quant aux ouvrages de ſimple conſtruction, on a examiné précédemment quels fonds ou pouvoit faire ſur les mendians, les malfaiteurs, ſur l'emploi des troupes & ſur les journaliers ordinaires, on va examiner dans le Chapitre ſuivant le moyen de la corvée.

CHAPITRE II.

DE LA CORVÉE.

LA Corvée eſt un ſervice gratuit que le vaſſal doit à ſon Seigneur, que le ſujet donne à ſon Souverain, ou le particulier à l'Etat. Les Corvées ſont de très-ancienne inſtitution; leur origine vient des loix Romaines, que les Francs trouverent établies dans les Gaules lorſqu'ils en firent la conquête; elles doivent être conſidérées comme une ſuite de l'ancienne conſtitution des Gouvernemens, de la néceſſité des Souverains, des beſoins de l'Etat & de la différence des conditions. Il eſt par cette raiſon peu de peuples où elle n'ait été miſe en uſage d'une maniere générale ou particuliére. On pourroit entrer ici dans un détail propre à démontrer ces faits, mais on ſe bornera à faire connoître ce qui a été pratiqué à cet égard par la Republique Romaine. On ſe détermine d'autant plus volontiers à examiner les moyens que les Romains ont employés pour la conſtruction des Chemins, que les exemples de grandeur qu'ils ont laiſſés dans ce genre ſont ſi impoſans,

que bien des gens sont portés à croire, & jusqu'à l'Ami des hommes, qu'on ne sauroit mieux faire que d'imiter en tout les Romains à cet égard.

On se convaincra en lisant l'Histoire & particuliérement les Auteurs qui ont écrit sur cette matiere, tels que Tacite, Dion, Suetone, Strabon, Tite-Live, Nicolas Bergier & autres, que les Romains n'auroient pu exécuter les Chemins qu'ils ont entrepris, s'ils n'eussent fait travailler par corvée les différens peuples qui leur étoient soumis : en effet, sous le régne de Trajan, où les forces de l'Empire Romain furent les plus considérables, l'Histoire nous apprend que cet Empereur n'entretenoit que 30 Légions qui, composées de 6200 hommes de pied & 730 hommes de cheval, montoient en total à 207 mille 900 hommes; on laisse à juger si ce nombre eut suffi au service militaire & à la construction de tant de Chemins entrepris, exécutés avec autant de promptitude dans toutes les parties du monde connu.

L'Histoire ne nous fournit point de preuves qu'aucun des premiers Rois Romains se soit occupé des Chemins publics; ce ne fut que 188 ans après que le Gouvernement fut

devenu démocratique & que sa domination commençoit à s'étendre sur ses voisins, que l'on sentit leur utilité & leur nécessité.

L'an 442 de la fondation de Rome, la voie Appienne fut construite des deniers publics, & prit le nom de son Auteur Claudius Appius, surnommé l'aveugle, alors Censeur de Rome; elle s'étendoit de Rome à Capoue; l'an 512 la seconde voie dite Aurelienne; l'an 533 la voie Flaminienne, & ainsi des autres. L'an 580 les ouvrages publics, tant pour paver la ville de Rome que pour la construction des Chemins d'Italie, furent publiés & adjugés au rabais pour la premiere fois : les Censeurs furent les premiers qui introduisirent cet usage dans le Gouvernement.

De cette époque jusqu'au régne d'Auguste, on ne connoît que quatre voies remarquables, construites hors de l'Italie. La premiere étoit dans la Gaule Aquitanique & Narbonoise; la seconde en Provence & en Savoie; la troisieme en Allemagne, & la derniere en Epire & Macédoine. César-Auguste est cependant regardé par tous les Auteurs qui ont traités de la magnificence & de la grandeur des Romains en ce genre, comme ce-

lui à qui l'on dût l'établiſſement & l'agrandiſſement des Chemins publics non-ſeulement en Italie, mais dans toutes les Provinces de la domination Romaine.

Les Cenſeurs furent les premiers Officiers chargés de l'adminiſtration des Chemins. L'agrandiſſement de la République Romaine, fit créer dans chaque Province de ſa dépendance, deux principaux Magiſtrats, qu'on nommoient Préſidens & Queſteurs : les premiers étoient chargés de la juriſdiction contentieuſe des cauſes publiques & particulieres; les autres du maniement des Finances, dont ils faiſoient les payemens ſur les ordres des Préſidens, & étoient comptables envers le peuple.

Les Préſidens étoient ou Conſulaires ou Prétoriens; Préteurs pour l'adminiſtration ordinaire, Conſuls pour les opérations militaires, événemens & guerres imprévues : Pro-Préteurs ou Pro-Conſuls, ſi la guerre n'étoit point achevée dans l'année de leur Magiſtrature; ces Conſuls avoient ſous eux nombre d'Officiers, dont les principaux étoient les Légats ou Lieutenans, qu'ils chargeoient ſouvent d'opérations importantes, & notamment du ſoin de faire réparer les Chemins publics dans l'étendue de leurs diſtricts.

Les Préſidens-Prétoriens ou Conſulaires, tenoient leurs pouvoirs immédiats du peuple ainſi que les Queſteurs, & on les renouvelloit tous les ans ; les Légats au contraire & les autres Officiers ſubalternes, ne les tenoient que des Conſuls ou Préteurs.

Quatre ſortes d'hommes travailloient aux grands Chemins, les ſoldats légionnaires, les peuples des Provinces, les gens d'art, tels que les Maçons, Charpentiers, Tailleurs de pierres, & enfin les malfaiteurs coupables & criminels. Auguſte fut le premier qui employa les Légions aux Chemins publics, pour prévenir les ſuites de l'oiſiveté d'un auſſi grand nombre d'hommes, diſperſés dans les différentes Provinces de ſa domination : ſuivant les Auteurs contemporains il y avoit en Gaule ſous le régne de cet Empereur huit Légions, qui formoient un corps de 55400 hommes deſtinés à cet uſage ; mais il n'eſt pas probable qu'ils puſſent tous y être occupés : ce fut autant l'inſuffiſance de ce moyen que la néceſſité de contenir dans une ſubordination continuelle des Nations entieres, aſſervies par la force & toujours prêtes à ſecouer le joug de l'obéiſſance, qui força les Empereurs

Empereurs d'y employer à corvée tous les peuples des Provinces conquises.

Au rapport des différens Historiens qui ont traité de cette matiere & principalement de Corneille-Tacite, les Empereurs envoyoient dans les Provinces des Officiers qui faisoient travailler les soldats conjointement avec les peuples de chaque Province, & probablement outre mesure; car ils en ont les uns & les autres été quelquefois si fatigués qu'il en a résulté des séditions & des rebellions ouvertes contre ceux qui les commandoient; les soldats légionnaires alléguant que de gens de guerre ils devenoient de simples manouvriers, & qu'ils n'étoient pas des géans pour combattre la nature; les peuples des Provinces, que les Romains les contraignoient par injures & à force de coups à toutes sortes de travaux des plus pénibles : on voit même dans la vie de Julius-Agricola, que ce fut un des principaux moyens qu'employa Galgacus, Prince des Ecossois, pour engager ses soldats à combattre contre l'armée Romaine conduite par ce même Agricola, en leur exposant que les biens & les fortunes des autres peuples de la Grande-Bretagne étoient déja le tribut des Romains, & même leurs corps & leurs bras,

puisqu'on les contraignoient par injures & à force de coups à faire des ouvrages immenses au travers des forêts & des marais impraticables. La troisieme espèce d'hommes employés aux travaux publics, étoient comme je l'ai dit, tous les gens d'art nécessaires pour la construction de édifices, des ponts & des postes ou gîtes, situés à des distances convenables sur les voies principales que les Romains appelloient *Mutationes* & *Mansiones*: on ne trouve dans l'Histoire aucune preuve que tous ces ouvriers ayent été employés de force & gratuitement ; mais il n'est pas à présumer que dans le temps où chacun contribuoit de sa peine & industrie à de pareils ouvrages, ils ayent été les seuls exempts de cette charge publique, d'autant plus que vu l'immensité d'édifices qui ont été construits par les Romains, ils n'est pas probable qu'on eût pu trouver aisément dans des pays peu civilisés & où les Arts devoient avoir fait peu de progrès, un assez grand nombre d'ouvriers de cette espèce.

Quant à la quatriéme espèce qui est celle des malfaiteurs, l'Histoire nous apprend que l'usage des Romains étoit de ne point condamner à mort ceux qui l'avoient méritée, mais de-

les employer toute leur vie au travail des mines & des Chemins publics. Suétone parlant de Caligula, dit qu'il en usa ainsi à l'égard de quelques citoyens Romains, après les avoir fait marquer au front de la marque ignominieuse dont on flétrissoit les esclaves. Néron se servit du même expédient dans la construction du canal qu'il entreprit du lac d'Averne au port d'Ostie.

Les Romains distinguoient deux sortes de contributions d'œuvres ou de deniers, les unes sordides & les autres honorables, les héritages du Prince & des Sénateurs étoient exempts des premieres; mais comme celles des Chemins étoient réputées nobles & honorables, nulle personne n'en étoit exempte, sans exception quelconque; les Empereurs s'y sont souvent assujettis eux-mêmes, au point que les premiers qui embrasserent la Religion Chrétienne, malgré l'ardeur & le zèle qui les animoient, affranchirent les biens Ecclésiastiques de toute contribution, excepté de celle des Chemins publics; il est aisé de s'en convaincre par plusieurs loix qu'ils firent, & notamment par celle des Empereurs Honoré & Théodore, que je me dispenserai de rappor-

ter ici (1); j'observerai seulement avec Nicolas Bergier, qu'elle contient cinq dispositions qu'il est essentiel de faire connoître.

La premiere est que les Chemins étoient mis au rang des ouvrages nobles.

La seconde que c'étoit une œuvre comme dédiée & consacrée à la postérité, sous les noms, titres & qualités des plus grands Princes du monde.

La troisiéme est que c'est presque le seul ouvrage duquel nulle condition d'hommes se soit pu dire exempte.

La quatriéme est, que ce genre d'ouvrage ne se restraignoit pas à une seule ville ou pays, mais s'étendoit dans tout l'Empire, puisque l'ordonnance devoit être signifiée aux Juges de toutes les Provinces.

La derniere enfin, est que l'estime qu'on faisoit des ouvrages des grands Chemins n'é-

---

(1) Autre loi des mêmes Empereurs concernant la province de Bithinie, rendue commune à toutes les Provinces de l'Empire, & conçue dans ces termes: Voulons que les biens d'un chacun contribuent à la réparation des Chemins publics de la Bithinie, & des autres Provinces de l'Empire, & autres charges de cette espéce, à raison du nombre d'hommes & de bestiaux. *Siculus Flacus liber* 2.

toit pas chose nouvelle, mais tirée des siécles précédens & de la vénérable antiquité.

Je pourrois citer encore une autre loi des Empereurs Arcadius & Honorius, par laquelle ils soumirent jusqu'à leurs propres possessions à la restauration des grands Chemins; & enfin, le Capitulaire de Charlemagne qui, convaincu de la nécessité de réparer les Chemins publics, trop long-temps négligés depuis la décadence de l'Empire d'Occident, n'excepta pas même de cette contribution les biens & héritages des gens d'Eglise, qui y sont encore aujourd'hui sujets par divers coutumes.

Telle a été l'administration Romaine pour l'exécution des grands Chemins; si on proposoit aujourd'hui, à l'exemple des Romains, de surcharger les peuples de corvées, & de les contraindre dans l'exécution par toutes sortes de véxations & de mauvais traitemens, on auroit grande raison d'alléguer en faveur de l'humanité que les peuples sont heureusement soustraits à ces calamités, qu'en brisant les liens de leur servitude, ils se sont soumis envers leur Libérateur à une contribution en espéce numéraire; que le droit de conquête pouvoit dans des temps de boulversement assu-

jettir à des charges sans mesure un peuple soumis, parce que la force ne connoît pas de loi, mais qu'on ne peut, sans révolter la raison, proposer des assujettissemens semblables à un peuple gouverné par les loix, sous l'autorité d'un Prince juste.

Si la Corvée est donc admissible dans quelque cas, ce n'est certainement pas de la façon que les Romains l'ont exigé des peuples conquis; mais y auroit-il de l'injustice à proposer à des Communautés de se soumettre à un travail gratuit, modéré, consacré à leur propre avantage, réparti avec équité & dans la forme la plus simple, sur-tout si ce travail gratuit remplace une imposition nécessaire en argent, & qui pourroit être détournée de son objet, sans que la Communauté fut en état de réclamer efficacement.

J'ignore si certaines gens qui font parade de patriotisme seront révoltés de cette proposition, mais je sais qu'on voit très-fréquemment dans les bureaux des Intendances des requêtes présentées par des Paroisses ou des Communautés, qui sollicitent avec instance une ordonnance pour travailler à corvée à la réparation d'un Chemin qui les intéresse. Des gens peu instruits diront peut-être que des

habitans n'ont pas besoin d'ordonnance pour faire un travail volontaire ; mais ceux qui connoissent mieux la matiere savent combien il pourroit résulter d'abus, s'il étoit permis à des Communautés de s'assembler ou s'imposer des charges sans y être autorisées, & combien il est essentiel, avant de favoriser ces sortes de demandes, de renvoyer les requêtes qui les concernent à l'Ingénieur de la Province pour qu'il visite l'état du Chemin, juge de son importance & apprécie la nature & la quantité d'ouvrage qu'il y convient faire pour le réparer ; parce que sans cela, un intérêt particulier & puissant pourroit au nom de la volonté générale, faire des demandes indiscretes. Au contraire, avec cette précaution le Commissaire départi peut juger avec connoissance de cause, si l'objet est véritablement utile au bien général de la Communauté, si le travail à faire doit être divisé en une ou plusieurs saisons, pour être proportionné aux forces des corvéables, & la portion qu'il convient ordonner la premiere. La Paroisse ou Communauté, ainsi autorisée par une Ordonnance, est en état de faire une répartition équitable, & de contraindre à la contribution le petit nombre de gens mal

intentionnés, qui pourroient s'oppofer à la volonté générale.

Les fruits que ces Paroiffes retirent de leurs travaux, les demandes que les Communautés voifines font à leur exemple, prouvent évidemment que dans quelque cas, le travail à corvée peut s'appliquer utilement quand il eft modéré, fagement dirigé & fait dans les temps les moins incommodes pour les travaux de la campagne.

Si l'on peut faire un bon emploi des Corvées pour des Chemins particuliers de Bourgs ou Communautés, elles peuvent encore être plus utilement employées fur les grandes Routes, qu'il eft encore plus important d'entretenir en bon état, fur-tout s'il eft poffible de fimplifier cette adminiftration de façon à écarter les abus que le défaut d'ordre pourroit occafionner.

La petite quantité de fonds accordés pour les Ponts & Chauffées, ayant dans les temps forcé d'avoir recours aux Corvées pour fuffire aux travaux des routes entreprifes, nous allons expofer le plan qui a été le plus généralement fuivi à cet égard.

Lorfque l'utilité & la néceffité de quelque Route eft reconnue, le Confeil, en approu-

vant l'exécution, ordonne la levée des plans & la formation des projets suivant les directions les plus probables, dont il se réserve de déterminer la plus avantageuse; l'Ingénieur du Roi travaille ensuite aux devis & détails estimatifs des ouvrages à faire, tant à corvée qu'à prix d'argent; dans ces devis sont spécifiés les longueurs, largeurs & pentes des Chemins, la nature & la quantité d'ouvrages que leur construction doit occasionner, le nombre de Paroisses qu'il est possible d'y employer, & ce que chacune peut fournir de corvéables & de bestiaux, & enfin le temps de la durée de ces ouvrages, en donnant une tâche modérée aux Paroisses, & proposant une répartition équitable & proportionnée aux forces qui y doivent être employées.

Les dénombremens des Paroisses sont faits par les Syndics, lus & vérifiés devant les habitans assemblés qui ont intérêt de partager la charge, & contrôlés par les Subdélégués des Intendans.

Les Paroisses sont placées par ordre sur les Routes suivant leur position sur la carte, & de façon à causer le moindre déplacement possible; les plus éloignées viennent de quatre lieues, & dans ces cas les habitans sont

logés dans les Fermes voifines des routes, & l'on a égard dans la répartition du travail à leur éloignement. Les plus fortes Corvées font de douze jours par année pour les ouvrages neufs, & de fix jours pour les fimples entretiens (1): c'eft d'après ces principes que l'on forme à la fin de chaque année, l'état de tout le travail à faire par Corvée dans tout le cours de l'année fuivante.

Lorfque l'Intendant, Commiffaire départi dans la Généralité, reçoit les ordres du Confeil pour faire agir les Corvées pour l'exécution d'un projet arrêté, l'Ingénieur en chef eft en même-temps chargé de la direction de tous les ouvrages, & le Sous-Ingénieur dans le département duquel fe trouve le Chemin dont il s'agit, eft tenu de veiller aux détails de l'exécution en ce qui concerne la partie de l'art, & le Subdélégué du lieu en ce qui regarde la police; l'un & l'autre doivent rendre des comptes exacts; celui-ci à l'Intendant, & le premier à l'Ingénieur de tout ce qui intéreffe leur adminiftration particuliere.

---

(1) Il y a des ordres du Miniftere dans toutes les Généralités pour que le travail à Corvée n'excéde pas cette proportion.

Avant d'ouvrir une nouvelle route, on commence par adresser aux Paroisses qui y doivent être employées, une Ordonnance générale par laquelle le Commissaire départi, annonçant les ordres du Conseil à lui adressés, prescrit aux Paroisses l'ordre du travail à exécuter, & détermine les motifs d'exemption; on les restraint ordinairement le plus qu'il est possible, afin de rendre la charge moins onéreuse en la faisant partager à un plus grand nombre, & particuliérement aux plus aisés qui sont les premiers à faire des efforts pour s'y soustraire, quoique ce soit ceux qui tirent le plus de service des routes. Le principe le plus généralement adopté est que tout taillable est corvéable. On adresse ensuite une Ordonnance ou Mandement particulier aux Paroisses, pour leur indiquer le jour de l'ouverture des travaux, la nature du travail & la quantité qui leur est demandée pour toute l'année, laquelle quantité est proportionnée à leurs forces, & elles peuvent la partager en deux saisons, en faisant une partie dans le Printemps & l'autre dans l'Automne, suivant que la commodité de leurs travaux particuliers les y détermine. Depuis le temps du premier envoi de l'Ordonnance

générale jusqu'au jour indiqué par l'Ordonnance particuliere pour commencer le travail, les Paroisses ainsi que les particuliers peuvent se pourvoir par requêtes & faire toutes les représentations qui peuvent les intéresser.

Au jour indiqué pour une Paroisse, on fait sur les lieux la division de la tâche totale entre tous les habitans auxquels on donne la facilité de se former par brigades de 8 ou 10 personnes, afin de compenser les différences du fort au foible, & d'éviter la multiplicité des tâches & des détails qui, dans l'exécution, auroient beaucoup d'inconvéniens; cette division est faite en présence du Syndic & de tous les corvéables, par des Piqueurs préposés à la conduite de ces travaux, & qui y sont d'autant plus nécessaires qu'il faut de l'intelligence & des talens propres à cet état, pour assigner avec promptitude & justice ce qui revient à chaque brigade, à proportion du nombre d'hommes dont elle est composée; travail qui seroit de la plus grande difficulté, si le Sous-Ingénieur ayant des profils très-exacts de l'ouvrage à faire sur toute la route, & conséquemment par chaque Paroisse & chaque corvéable, n'avoit la précaution

d'inſtruire les Piqueurs ſur les lieux, dans le plus grand détail & avec la plus grande attention, avant l'ouverture de la route, & celle d'aller & venir pendant les opérations, ſur toute la longueur des parties confiées à ſon inſpection, pour écouter les répréſentations & rendre toute la juſtice qui dépend de ſon miniſtère; s'il n'a pu ſe trouver préſent lorſqu'on a mis une Paroiſſe en ouvrage, il ſe fait à ſon arrivée repréſenter les rôles ſur leſquels ſont déſignées les différentes brigades, & corrige ce qui ſe trouve défectueux.

Les travaux de Corvées ne ſont que de trois eſpéces, il s'agit ou de faire des terraſſes, ou de tirer & employer la pierre & le gravier, ou de voiturer les matériaux néceſſaires à la conſtruction des Chauſſées : on vient d'expliquer de quelle maniere ſe fait la diviſion des terraſſes, celle de la pierre à tirer ou employer dans les Chauſſées n'offre pas plus de difficultés; quant au tranſport des matériaux, rien n'eſt plus aiſé, par la connoiſſance que l'on a du nombre des voitures & de celui des toiſes cubes de pierres ou gravier à tranſporter.

Les ouvrages à corvée commencent ordinairement vers le mois de Mars & finiſſent

à l'approche des moissons, ils recommencent après les recoltes, sont suspendus pendant les semailles & cessent en Décembre à l'approche des glaces & des plus petits jours, qui ne permettent pas d'aller travailler dehors à quelque distance de chez-soi; il est à présumer qu'après avoir consulté la commodité des Paroisses, il ne doit pas être bien difficile à chaque corvoyeur de donner dans l'année six ou douze jours de son temps le plus inutile, en le coupant en différentes saisons.

Avant l'expiration du terme de la premiere saison, le Sous-Ingénieur forme un état de tous ceux qui n'ont point satisfait à la corvée, on a soin de faire avertir plusieurs fois ces délinquans, à l'issue de la Messe Paroissiale, avant de céder à la néceſſité de les dénoncer au Commissaire départi, ou à son Subdélégué, pour user d'autorité à leur égard.

Il en doit couter à ceux qui sont préposés pour cette administration, quand il faut prononcer des peines contre les délinquans d'un travail gratuit, sur-tout quand ils considérent le peu d'aisance dont jouissent la plûpart des cultivateurs; mais croiroit-on que ces punitions sont communément sollicitées

par le plus grand nombre de ceux qui font les plus exacts fur les travaux ; il faut avoir vu ces travaux pour admirer l'obéiffance des gens de la campagne, il fuffit ordinairement pour les rendre dociles & exacts de montrer de l'exactitude & de l'équité dans la répartition, de la douceur pour entendre leurs difficultés, de la patience pour leur montrer la façon d'exécuter les travaux fuivant les defirs de l'Ingénieur, & les moyens de s'en acquitter promptement, en leur évitant des pas qu'ils font quelquefois inutilement ; il n'en faut pas davantage pour les gagner. Ils ne manquent guères de dénoncer les abfens ; *ces gens-là*, difent-ils, *n'ont point de raifons pour s'exempter, d'ailleurs ils fe moquent de nous, & nous ne reviendrons pas déformais fi on les épargne.* Dans la néceffité de maintenir la difcipline & le bon ordre, il faut céder ; mais la punition de quelques-uns des plus aifés d'une Paroiffe, qui font communément les plus négligens, détermine bientôt tous les autres délinquans à l'obéiffance. J'ai vu des Ateliers de 7 à 800 hommes conduits par un feul homme, & tous ces gens travailler avec une gaieté & une ardeur qui n'auroit pas été plus grande s'ils avoient été payés bien chers.

Ils n'en est pas de même des habitans des petites Villes que l'on assujettit aux corvées, tous ces gens-là sont difficultueux & portés à murmurer sur le plus léger prétexte; on voit des cordonniers, des tailleurs mal aisés, venir sur les ateliers montrer leur mal-adresse à remuer la terre, faisant peu d'ouvrage en beaucoup de temps, & ennuyés de leur travail, remplir les cabarets; enfin se dérangeant beaucoup en rendant peu de service.

Les gens de la campagne, au contraire, sont plus sobres, exercés à la forte peine, approvisionnés d'outils & accoutumés à les manier, & plus dociles à suivre ce qui leur est prescrit. Si ce n'est que la campagne a besoin d'être soulagée & mérite particuliérement des ménagemens, je croirois inutile d'employer les Villes aux corvées; mais il se joint encore un autre motif, les Villes renferment dans leurs enceintes, oûtre ses principaux Officiers & les pauvres artisans, une classe moyenne de gens aisés qui n'ont aucun motif d'exemption, & qui, en tirant tout le suc des campagnes dont ils sont propriétaires, font le plus grand usage des routes; ceux-là doivent particuliérement contribuer aux charges des Corvées, d'autant mieux qu'ils ne font

font pas le travail de leurs mains, & qu'avec la permiſſion qu'ils ont de ſubſtituer des journaliers à leurs places, la campagne regagne une petite partie de leur aiſance.

Je connois des Généralités où l'Intendant (lors du département) ſe fait repréſenter par l'Ingénieur en chef, l'état du travail fait à corvée par chaque Paroiſſe, pendant le courant de l'année, avec le certificat de la façon dont elles s'en ſont acquittées, & qui, en réglant les gratifications accordées d'uſage pour les calamités, fait auſſi entrer en conſidération la charge de la Corvée qu'elles ont ſupportées, & récompenſe leur zèle & leur exactitude.

Tel eſt le plan le plus ordinairement ſuivi pour l'emploi des Corvées, qui paroît le plus conforme aux intentions du Miniſtère, & le moins ſujet à inconvénient dans la pratique; il n'eſt cependant pas le même par-tout. Il y a des Généralités où la police eſt plus ou moins liée avec les détails de l'art, où les Subdélégués en ſont ſeuls chargés; & dans ce cas, ils ne faut pas qu'ils la faſſent de leur cabinet, mais voyent par eux-mêmes les détails ſur les routes : dans quelques Généralités ils ſont aidés par les Ingénieurs & leurs

Piqueurs; dans d'autres, on entre dans un détail plus ou moins grand sur la distribution des tâches; tous ces différens usages ont leurs avantages & leurs inconvéniens. Cet examen exige la discussion de plusieurs objets, & beaucoup de détails qui ne peuvent intéresser le public, mais dont le Ministère est en état de se faire rendre compte, pour ensuite rectifier ce qui en est susceptible, & tirer le plus grand avantage des moyens qu'on employe pour la construction des Routes.

J'ai vu beaucoup de personnes se révolter au seul nom de Corvées, & sans autre examen, se répandre en déclamations sur les Auteurs de cet usage & sur ceux qui président à cette administration; trop peu tranquilles pour pouvoir apprécier le bien & le mal qui en peut résulter, créer des inconvéniens qui n'existent pas, s'exagérer des maux supposés & tracer des tableaux capables de révolter l'humanité. Mais si les meilleures institutions sont sujettes à abus, comment les Corvées en seroient-elles exemptes? Il n'y a rien dont on abuse, & je conviendrai sans peine que les Corvées conduites sans principes & mal administrées, sont très-dangereuses & doivent être proscrites. Il me seroit très-aisé de

faire l'histoire de tous les abus qui peuvent avoir lieu daus ce cas, & cette peinture plus vraie que beaucoup d'autres, seroit effrayante.

Mais comme l'on ne croit pas les abus nécessairement attachés à l'emploi des Corvées, & qu'on les croit au contraire faciles à prévenir, on va résoudre quelques objections relatives à cet usage.

On objecte 1°. que l'on fait venir des Paroisses de loin pour travailler à corvée, tandis qu'on éloigne celles qui sont près : 2°. Que les listes sur lesquelles on fait les répartitions, sont infidéles : 3°. Que les amendes multipliées, ou les emprisonnemens, sont des peines également dangereuses à employer contre les délinquans : 4°. Que la Corvée s'oppose au recouvrement des autres impositions : 5°. Enfin, qu'elle détruit la population des campagnes.

A l'égard de la premiere objection, il est un cas où l'équité demande qu'on éloigne des Paroisses qui touchent la route, pour faire place à celles qui viennent de trois à quatre lieues; souvent un clocher se trouve directement interposé entre la route & un autre plus éloigné, en cas semblable n'est-il pas

préférable d'éloigner un peu la Paroisse voisine, afin de placer plus avantageusement une Paroisse éloignée, plutôt que d'obliger des gens qui viennent de loin, à aller encore chercher leur travail au-delà?

Je ne parle pas des erreurs involontaires, il peut arriver que, trompé par une carte infidele d'un pays, on place mal une Paroisse; mais les gens du pays réclament assez promptement leurs droits à cet égard, & l'erreur est bientôt rectifiée.

Quant à la distance des Paroisses, on peut, pour y avoir égard dans la répartition des tâches, après avoir réglé celles des Paroisses qui avoisinent les routes, diminuer celles des Paroisses plus éloignées, à raison d'un sixième par chaque lieue de distance pour le temps d'aller & venir : car comme il est intéressant de diminuer la charge, en la faisant partager à un plus grand nombre de bras, on est obligé de faire venir des Paroisses plus ou moins éloignées, suivant que le pays est plus ou moins peuplé.

2°. La répartition des tâches peut être, dit-on, mal faite soit par mauvaise volonté, soit parce que les dénombremens sont infideles. Sur quoi on observe que les dénombre-

mens ſont faits par les Syndics qui connoiſſent ordinairement leurs Paroiſſes, & d'après la communication des rôles des tailles, ces Syndics ſont tenus de lire leurs rôles à l'iſſue des Meſſes Paroiſſiales devant les habitans ; ces rôles ſont encore lus & vérifiés ſur les Routes où l'on fait les appels en préſence de ces mêmes habitans, qui ne manquent guères de déclarer ceux qui auroient été oubliés : il y a d'ailleurs des peines contre les Syndics qui feroient des erreurs volontaires, & l'on peut aſſurer qu'il n'en échappe guères; la méilleure méthode eſt de diſcuter hautement les exemptions devant les Paroiſſes aſſemblées, & de s'en rapporter à la pluralité des voix ſur les infirmités & pauvretés; cet acte de confiance publique éteint tous les murmures ; c'eſt un parti bien plus ſûr que de s'en rapporter à des certificats accordés à l'importunité, ou délivrés par l'abus du crédit, ou par des motifs plus bas encore : ainſi pour peu qu'on veuille ſincérement maintenir l'ordre, il n'eſt pas ſi difficile d'avoir des dénombremens exacts; or les habitans d'une même Paroiſſe en travaillant enſemble, ſont à même de comparer leurs tâches, une Paroiſſe même peut comparer ſa tâche avec

çelle de sa voisine; c'est pourquoi pour leur faire injustice en les assujettissant à des tâches inégales sans motif, il faut nécessairement fermer l'oreille à leurs plaintes, mépriser le bon ordre, être indifférent aux murmures & aux révoltes qui en seroient les suites; or quel dédommagement peut-on offrir à un homme en place pour le déterminer à occasionner tous ces maux? Quoique l'Ingénieur dirige tous les détails d'exécution, cependant les faveurs qui sont à sa disposition ne sont pas de nature à influer sur une répartition générale; l'Intendant ordonne tout, mais pour décharger certaines Paroisses sans motif au dépens des autres, il faudroit qu'il confiât son secret à cinq ou six personnes chargées de la manutention, qui toutes ont un intérêt à ce que le bon ordre soit maintenu; or, n'y ayant aucune proportion entre le mal & les motifs de corruption quels qu'ils soient supposés, il en résulte que les erreurs légeres, causées par des omissions involontaires, ne peuvent opérer un mal qui influe sur l'ordre général, & qu'elles se rectifient d'elles-mêmes avec de bonnes intentions; & qu'enfin les maux capables d'opérer un désordre réel, ne peuvent subsister ni s'établir impunément.

3°. On rencontre avec raiſon des difficultés pour obliger tous les corvéables à remplir avec exactitude leurs tâches, il ſe trouve dans toutes les Communautés des gens qui, les uns par timidité, les autres par exactitude, ſe trouvent fidélement & à point nommé à l'heure & au lieu indiqué pour le travail, & qui rempliſſent leurs tâches avec promptitude pour retourner plutôt à leur ouvrage particulier; d'autres plus négligens ou plus mal intentionnés, ont beſoin d'être excités par des avertiſſemens réitérés; d'autres enfin refuſent abſolument le ſervice : s'il ne manquoit que ceux qui ſont arrêtés par le défaut de forces, ou de ſubſiſtances, ils mériteroient plûtôt d'être ſoulagés que punis; mais ce ne ſont pas les foibles qui ſont les derniers à ſe préſenter, ce ſont dans les Paroiſſes certains *coqs* qui, au moyen de leur aiſance, aſpirent à gouverner les autres, qui, en ſe faiſant redouter, parviennent à s'exempter d'une partie des charges de Paroiſſes; qui haranguent inſolemment, & en impoſent à la multitude ignorante : laiſſera-t-on ces gens-là impunis, tandis que d'autres plus gênés ont remplis avec fidélité la tâche impoſée? Il y auroit certainement de l'injuſtice, mais

quelle peine imposer pour ramener à l'obéissance ? Il faut sur-tout qu'elle produise un effet prompt, n'être point surchargée de formalités qui puissent par des longueurs retarder le progrès des ouvrages ; les amendes semblent au premier regard une peine d'autant plus convenable, qu'elles peuvent se proportionner aux délits & aux facultés, & se modérer suivant un plus ample informé ; mais leur application fait naître beaucoup d'inconvéniens.

Si les délinquans d'une Paroisse formoient le tiers de cette Paroisse, & qu'on fût forcé par leur inaction d'avoir recours à la peine, l'équité demanderoit qu'on la prononçât contre tous ces délinquans indistinctement ; alors si l'amende étoit trop foible, le délinquant la préféreroit à l'obéissance, & elle ne produiroit aucun effet ; si elle étoit forte elle occasionneroit une surcharge d'impositions qui ne dispenseroit pas ni des autres, ni de la corvée ; d'ailleurs ces amendes donnent lieu à des frais de perception, à des non-valeurs dont on peut abuser pour répandre de l'obscurité sur la somme perçue : ces amendes multipliées dans beaucoup de Paroisses pourroient produire des sommes fortes, dont l'em-

ploi, quelque ſage qu'en fût la deſtination, pourroit dans certains cas être diverti, & le Miniſtère pourroit craindre que la cupidité ne profitât pour les acroître, des momens où la campagne fortement occupée de ſes travaux, ne peut paroître ſur les routes.

Si on rejette les amendes par la crainte des abus, il reſte la voie de l'empriſonnement; ce moyen eſt extrême, & ne doit être employé qu'avec réſerve & ménagement, ſi ce n'eſt dans les cas de rébellion, où il faut, ſuivant le mal, un reméde vif & prompt; mais pour les gens qui refuſent ſimplement de ſe préſenter aux ateliers, il faut que leur refus ſoit conſtaté par des avertiſſemens réitérés, qu'il ſoit reconnu que leur inaction n'eſt point occaſionnée ni par la pauvreté, ni par l'infirmité, ni par ignorance, mais par une mauvaiſe volonté décidée; alors un exemple devient utile, & fait communément une impreſſion utile au bon ordre. Sur une liſte des plus aiſées d'une Paroiſſe, ſi on en fait punir deux ou trois des plus mutins, auſſitôt un grand nombre qui ſe repoſoient ſur leur contenance, frappé de la ſévérité de l'exemple, viennent en foule ſur les ateliers finir leur travail; quelquefois on ſe contente de

les arrêter & de les conduire devant les Subdélégués qui les renvoyent sur la promesse qu'ils font d'être plus exacts à l'avenir; d'autrefois, suivant le délit & en cas de recidive, les délinquans sont punis plus sévérement; le Subdélégué régle suivant l'usage les frais de détention, & en ordonne sur le champ l'application.

J'ai vu des pays où un petit nombre d'exemples quelquefois à la vérité séveres, produisoit tout l'effet desiré, sans être obligé de les répéter souvent; enfin j'ai vu sur onze à douze mille hommes commandés à corvée, en être quitte pour la punition de sept à huit délinquans, & tout le reste remplir leurs tâches avec exactitude. Cependant on ne prétend pas décider absolument ici de tous les moyens, quel est le plus convenable pour opérer le bien; on s'en rapporte à la sagesse du Ministère.

4°. On objecte que la Corvée nuit à la perception des autres impôts; elle y nuit sans doute dans ce sens, que quand la charge des impôts est déja très-grande, quelque peu qu'on y ajoute on augmente nécessairement la difficulté du soulagement : je ne répeterai pas les discours ou plaintes des personnes de finan-

ces à ce sujet, parce que le motif en est suspect. Peu de personnes ignorent que la campagne est fort surchargée; mais si le Ministère dont j'ignore les ressorts & l'étendue des moyens, pouvoit retrancher des impôts que paye la campagne une somme égale à la valeur des ouvrages à corvée, il est incontestable que la campagne gagneroit plus à faire une corvée de pareille valeur, qu'à payer cette somme en espéces : 1°. Le travail de la Corvée est employé sur des Routes dont la campagne tire avantage pour le transport des denrées : 2°. Les gens mal aisés ayant un temps suffisant, peuvent plus facilem ent s'acquitter avec leur bras que de donner au Collecteur & à ses Huissiers de l'argent, quand ils n'ont pas le premier sol ; 3° Les pauvres en faisant la tâche des gens riches, ou occupés de leur industrie, y participent un peu, & réparent le temps perdu.

Il résulte donc que ce n'est point la Corvée qui nuit au recouvrement des impôts, mais la surcharge des impôts qui, en rendant le peuple malheureux, rend la Corvée plus difficile & moins profitable à ceux qui l'exécutent (1).

---

(1) Il y a environ huit à dix ans que le prix du

5°. Un Auteur déja cité plusieurs fois, avance que la Corvée nuit à la population, & que c'est une des causes de ce qu'elle a considérablement diminuée en France. Mais on pourroit faire ici l'application de l'histoire de la Dent d'or; avant de disputer, pour assigner les véritables causes de la dépopulation, il

---

bled étoit monté fort haut dans plusieurs Provinces de France, dans ces circonstances un des Intendans crut devoir faire suspendre les Travaux des Routes qui se faisoient à Corvée, le bruit s'en étant répandu, les pauvres Journaliers allarmés dans plusieurs cantons, représenterent qu'ils manquoient de travail à cause de la chereté du grain, & que si on leur ôtoit la ressource des Travaux des Routes, ils ne pourroient plus absolument subsister. On doit ajouter que les Villages de ce pays avoient des Manufactures, dont les circonstances des tems venoient de suspendre l'activité, ce qui privoit beaucoup de bras de leur travail ordinaire. D'après ces représentations, ledit sieur Intendant, aulieu de supprimer les Corvées, ou même les suspendre, prit une autre voie. 1°. Il en modéra la charge en la réduisant à l'indispensable. 2°. Pour l'exécution, il fit faire trois rôles pour chaque Paroisse, l'un des pauvres à la mendicité, & des invalides qu'on exempta; le second, des Journaliers libres qui n'étoient gênés que par la chereté momentanée du pain, on accorda un délai à cette seconde classe jusqu'après la récolte pour faire leur Corvée. Le troisieme rôle comprenoit tous les gens aisés, que l'on obligea, à faire leur Corvée dans un délai préfixe. Ces gens aisés ne manquerent pas de faire faire, à bon compte, leur Corvée par les Journaliers qui y trouverent un travail certain, & un moyen de subsister.

faudroit commencer par s'aſſurer ſi la France eſt auſſi dépeuplée que quelques gens l'avancent. Il en eſt des politiques comme des philoſophes ſyſtématiques, avec une expérience favorable, quelques-unes de ſuppoſées, quelques circonſtances ſupprimées ou pliées à volonté, on parvient à donner un air de vraiſemblance à un ſyſtême ; de même les politiques en ſuppoſant quelques faits mal examinés & accommodant les autres à leur opinion, prouvent tout ce qu'ils veulent & enrichiſſent le Royaume, ou l'appauvriſſent ſuivant leur imagination.

L'Auteur du *Financier Citoyen*, qui avoit un ſyſtême de finance à faire valoir & dont il vouloit groſſir le produit, fait monter par cette raiſon la population à vingt millions, il prétend qu'elle a augmenté au moins de neuf cents mille ames depuis 1700, & en donne les détails ſuivans :

SAVOIR;

Dans les Campagnes & Bourgs ..	14.000,000
Marchands, Manufacturiers, Bourgeois & Artiſans	4,000,000
	18,000,000,

D'autre part. . .	18, 000, 000
Nobles & Anoblis	270, 000
Troupes de terre & de mer, compris Matelots, Mariniers, Femmes & Enfans	600, 000
Prêtres, Religieux & Domestiques . .	500, 000
Gens de Robe & leur suite	540, 000
Financiers, Employés & Familles	90, 000
TOTAL	20, 000, 000

L'Auteur de la Noblesse commerçante, au contraire, après avoir établi que le commerce augmentoit la population d'un État, ayant intérêt de faire voir des causes permanentes de dépopulation, pour toucher le Ministère & l'engager à autoriser le commerce de la Noblesse, établit une échelle de comparaison à son avantage.

Puffendorf, dit-il, a porté le dénombrement des habitans en France à . . 20. 000, 000

Le dénombrement de 1700, ou de M. de Vauban à 19, 094, 146

Et nous à 18, 000, 000

D'où il conclut une dépopulation sensible qui exige les plus prompts remédes.

Mais quel fond peut-on faire sur tous ces dénombremens lorsque celui de 1700, fait par par ordre du Ministère, est décrié par le Rédacteur même des Mémoires qui ont servis à l'établir.

Cependant M. de Mirabeau voit clairement la population diminuer en France de jour en jour, tandis que l'Auteur d'une réponse à la lettre d'un patriote, voit le contraire.

» Si les hommes, dit ce dernier Auteur, » défrichent moins, si les chaumiéres tom- » bent en ruine, si les Villages sont déserts, » tous ces événemens ont pu arriver indé- » pendamment de celui d'une moindre quan- » tité d'habitans, ils n'ont pas fuis, ils n'ont » pas péris; ils ont changés de demeure; si » les campagnes sont moins peuplées, les » Villes fourmillent d'hommes : Lyon n'a- » voit que 69 mille ames à la fin du dernier » siécle, il y en a aujourd'hui 200 mille; » Bordeaux n'en avoit que 34 mille, il y » en a 140 mille; Marseille en comptoit à » peine 20 mille après la peste, on y en » trouve à présent 150 mille; Rouen a aug- » menté de 50 mille ames; Nantes qui n'en » avoit que 50 mille, en contient aujour- » d'hui plus de 100 mille, & ainsi des au- » tres Villes du second ordre.

La difficulté de se procurer en France un bon dénombrement, laissant beaucoup d'obscurité sur l'état de la population, les Auteurs politiques ont été les maîtres de faire des suppositions chacun suivant le systême qu'ils avoient adopté. En dernier lieu, M. l'Abbé d'Expilly, pour fixer les idées sur cette matiere, a pris le parti de faire faire sur les regiſtres de l'Eglise, des relevés des naissances & sépultures des dix premieres années qui ont suivi le dénombrement de 1700 ; c'est-à-dire, depuis 1700 jusqu'à 1710, & de faire faire aussi la même opération depuis 1750 jusqu'à 1760.

En comparant la quantité réduite des naissances & des morts du commencement du siécle, avec la quantité qui se trouve au bout de 50 ans, on peut juger si la population à augmentée ou diminuée sensiblement. J'ai eu occasion de voir des matériaux qui lui étoient destinés, c'étoit des relevés faits sur des Paroisses de campagne ; dans quelqu'unes la population avoit diminuée, dans beaucoup d'autres elle avoit augmentée.

J'observai deux cantons entiers d'environ chacun 60 Paroisses où elle avoit augmentée sensiblement ; mais pour pouvoir décider sur

l'état

l'état de la population du Royaume, il faut pouvoir comparer les masses totales des deux époques.

Il y a cependant des précautions à prendre pour n'être pas trompé par cette voie ; car les registres de l'Eglise ont été tenus plus fidélement depuis 1750 que de 1700 à 1710, où il se trouve des lacunes.

Mais ce que l'on peut conclure sur la population, c'est que les politiques ont beaucoup hasardé à ce sujet, qu'elle a variée dans différens cantons, & que les causes des augmentations ou diminutions, paroissent fort différentes de celles qui ont été désignées par l'humeur chagrine des uns, & la cupidité des autres (1).

Nous venons de répondre aux principales objections que l'on fait communément contre l'usage des corvées, & cela sans aimer la corvée & sans autre motif que de chercher le bien.

J'ai vû des riches propriétaires de fonds,

---

(1) Il paroît aujourd'hui démontré que la population a augmenté en France, & qu'elle est actuellement d'environ 22 millions. Le dénombrement de M. l'Abbé d'Expilly l'a fait monter à 22 millions 14 mille 357.

vivans à la campagne & jouissans de toutes les exemptions possibles au moyen des Offices dont ils étoient pourvus, tirant le plus grand service des Routes, blâmant hautement les Corvées, & déclamant contre toute cette administration : je les croyois fort humains, mais j'ai été bientôt désabusé en les voyant poursuivre des malheureux pour des droits légers, & faire exécuter leurs propres Fermiers pour une dette assez mince, j'ai reconnu que ces gens-là n'étoient attendris, que quand il n'en coutoit rien ni à leur bourse ni à leur vanité.

J'ai vu ailleurs des Seigneurs de Paroisses aimés & respectés de leurs habitans, les encourageant à supporter les charges de l'Etat, soulageant les plus malheureux de leurs bienfaits, veillant eux-mêmes à ce que la justice leur soit rendue, & employant tout leur crédit à concilier le bien de leur Paroisse avec l'avantage public; & ces Seigneurs étoient bénis & chéris à juste titre. Quelqu'uns d'eux paroissoient desirer qu'il fût possible d'accorder du pain à ceux qui travaillent à corvée, parce qu'il n'est pas juste que le citoyen qui travaille pour l'Etat, manque de pain.

Cette idée vient naturellement à tout le

monde, & l'on a déja fait l'essai de ce moyen dans quelques Provinces sur quelques parties de Routes, mais malheureusement avec peu de succès.

En effet, l'exécution de ce projet a ses difficultés, & la distribution du pain n'est point une chose aisée, l'ordre qu'elle exige est la plûpart du temps contrariée par le peu d'exactitude des corvéables à se trouver au temps & au lieu indiqué. Souvent le corvéable, après avoir assisté à la distribution du pain, s'en retournoit chez lui, ou se reposoit sur l'atelier; d'autrefois le nombre des corvéables se trouvoit réduit au point que les denrées approvisionnées étoient en pure perte. Cependant il faut bien fournir le pain en nature si l'on veut être assuré que le corvéable soit nourri en travaillant; dès-lors ces fournitures de pain se feroient par régie ou par entreprise: dans tous les cas craignons les infidélités, les monopoles, les non-valeurs réelles, les pertes feintes, réalisées par des procès-verbaux imaginaires, & dès-lors les honnêtes gens rougissant de voir l'Etat & le peuple également trompés, seroient forcés de fuir pour n'être pas témoins de ces horreurs.

On voit donc que la fourniture du pain

deviendroit couteuſe pour l'Etat, ſans que le peuple put en tirer un grand ſoulagement.

Il y auroit un autre moyen praticable s'il pouvoit ſe concilier avec les beſoins de l'Etat, ce ſeroit de conſtater à la fin de toutes les années la quantité d'ouvrages faits par chaque Paroiſſe, en diſtinguant celles qui ont rempli leurs tâches, d'apprécier le travail réel, & d'accorder une remiſe proportionnée au travail fait par chaque habitant, de façon que ceux qui n'auroient pas fait leurs tâches n'y participaſſent point; cela exige des détails, mais qui ne ſont pas impraticables.

On a vu ci-deſſus que la main-d'œuvre étoit un objet de 9 à 10 millions, peut-être les beſoins de l'Etat ne permettent-ils pas au Miniſtère de faire une remiſe ſi forte, c'eſt pourquoi ſi l'on vouloit ſe borner à remettre ſeulement aux corvéables la valeur du pain; on pourroit, pour fixer les idées, faire les hypothèſes ſuivantes.

On ſuppoſera que chaque Généralité fournit à peu près 100 mille corvéables, ce qui fait pour les 26 Généralités compriſes aujourd'hui ſous la direction des Ponts & Chauſſées 2,600,000, hommes (on ne croit pas s'éloigner beaucoup de la vérité,) on peut ſuppoſer que

l'un portant l'autre, ils employent annuellement aux ouvrages des Routes chacun cinq jours, & qu'ils consommeroient pour quatre sols de pain par jour, cela fait 20 sols de pain par chaque tête de corvéable, & en tout un capital de 2 millions 600 mille livres. On pourra en outre observer que 20 sols par an, peuvent être un objet d'attention pour les manœuvres mal aisés, dont la cotte d'imposition est fixée depuis 20 sols jusqu'à 10 livres; mais que pour ceux qui payent depuis 10 livres jusqu'à 500 livres, cette remise n'est d'aucune considération; & en observant que le nombre des feux taxés à 10 livres & au-dessous, ne forme au plus que le tiers des corvéables, on pourroit se borner à ne faire une remise de la valeur du pain qu'à cette classe, ce qui en réduiroit la dépense à environ 850 mille liv.

On croit inutile de répéter ici que dans cette classe inférieure de gens mal aisés, on ne comprend pas les gens à l'aumône ou infirmes, qui sont de droit exempts de toutes les charges publiques.

On pourroit encore faire diverses applications de ces calculs & porter à 5 sols par jour la paye du pauvre manœuvre, & dans

le cas où il y auroit difficulté à ce que le Ministère fit la dépense de ce soulagement, on pourroit faire supporter cette dépense aux classes supérieures des habitans taxés au-dessus de 10 livres, & en ordonner la répartition au marc la livre des impositions.

En adoptant ces principes, il resteroit encore plusieurs opérations à faire pour parvenir à une application utile, eu égard aux différences de travail de chaque Généralité, qu'il n'est guères possible de rendre uniforme, si l'on veut avoir égard aux convenances locales.

Quoiqu'il en soit, il est encore un autre moyen plus avantageux de mettre le peuple en état de remplir ses corvées, sans déranger les travaux ordinaires de la campagne, moyen qui ne couteroit rien à l'Etat & qui ne présente ni abus, ni inconvéniens.

On a dit précédemment que les Corvées ordinaires de l'année pouvoient se faire en six ou sept jours; il seroit convenable que MM. les Prélats voulussent se porter à supprimer huit Fêtes du calendrier, en annonçant que cette suppression est faite en faveur des travaux gratuits des Routes; on pense que la Religion n'y perdroit pas, & que

l'Etat y gagneroit. Quelqu'unes de ces Fêtes moins essentielles à la Religion quoiqu'instituées dans des vues pieuses, donnent aujourd'hui lieu à des abus très-multipliés. Dans ces jours de solemnités, une foule d'habitans sans penser à l'institution, remplissant les cabarets, & livrés dans les Villages à des jeux & à des débauches, oublient leur famille & négligent leurs affaires; tout le monde en est convaincu, ce n'est point là rendre hommage à la Divinité : cela est même si général qu'on ne peut guères espérer de changement à cet égard.

Ne seroit-il pas préférable, au lieu de ces désordres habituels, de s'occuper dans ces jours à servir l'Etat? & ne seroit-il pas plus méritoire d'offrir ce travail en expiation? Je m'en rapporte à la décision de MM. les Prélats, qui, avec le zèle éclairé de la Religion, savent concilier les vues patriotiques, & des sentimens d'humanité & de commisération; peut-être seroit-il convenable en faisant ces suppressions, de conserver une Messe d'obligation à certaines Fêtes, avec la précaution de la faire dire de grand matin. Par ce moyen l'ancienne quantité de jours ouvrables étant toujours totalement destinée à faire subsister

les gens mal aisés, qu'il faut sur-tout considérer; on pourroit dire que les journées de travail qu'ils donneroient à l'Etat ne nuiroient pas à leur subsistance, au contraire, comme dans tous les cas il faut également vivre les Fêtes, s'ils parvenoient à faire leur tâche annuelle en six jours, & qu'il y eut huit Fêtes de supprimées, le pauvre auroit à son profit deux journées de travail.

Quelques Evêques pieux & citoyens ont déja commencé cette suppression de Fêtes, c'est à eux à décider, indépendamment des Dimanches, le petit nombre de Fêtes qu'il est indispensable de conserver pour rappeller au peuple les Mystères de la Religion, & celles qu'il conviendroit supprimer pour le bien de l'Etat (1).

Avant de terminer le Chapitre concernant les travaux à Corvée, nous croyons devoir parler de ce qui se pratique à cet égard depuis 1758 dans la Généralité de Caën; quoique cette méthode ait été attaquée dans les commencemens; comme elle a été pratiquée

(1) On a attaqué ce moyen, il est bien vrai qu'il y a des Diocèses où la suppression de Fêtes a eu lieu depuis que cela a été écrit.

depuis avec succés dans plusieurs autres Généralités, & qu'elle a des partisans, ce moyen mérite d'être examiné.

CORVÉES appréciées en Argent.

NOUS commencerons par rappeller avant tout, que la construction & l'entretien des grands Chemins n'a jamais regardé que le Conseil (1), que tout a été exécuté sur ses ordres, parce que cette partie de l'administration générale dépend entierement des fonds qu'il donne à chaque Province, de la force des Paroisses, de leur population, & de la nature des impositions de chacune, de leur commerce particulier comparé avec le commerce général, & d'une infinité d'autres causes qui toutes ne peuvent être appréciées & connues que par le Ministère.

En 1752 on ne connoissoit point les Corvées d'hommes dans la Généralité de Caën,

(1) La Super-Intendance & Police générale des grands chemins appartient au Roi seul, qui en remet le soin & l'exercice sur son grand Voyer, lequel représente le Roi au fait de sa charge, ayant pouvoir d'abolir, changer, croître ou diminuer les chemins, ainsi qu'il est expédient pour l'utilité publique. *Loiseau, livre des Seigneuries, Chap. 9.*

il ne s'agissoit que de celles des chevaux qui étoient en petit nombre, parce qu'elles étoient proportionnées à la somme que le Conseil accordoit toutes les années, pour être employée aux ouvrages publics; il y avoit cependant beaucoup de plaintes parce qu'il y avoit de l'inégalité dans la contribution; il y avoit aussi très-peu de Chemins faits, & peu de Provinces en avoient autant de besoin, tant par rapport à la qualité du terrain que par rapport au commerce & à la défense du pays.

Le tableau de la situation de cette Généralité ayant été mis avec exactitude & vérité sous les yeux du Conseil, il sentit la nécessité d'y établir les Corvées, comme elles avoient lieu dans le reste du Royaume; les ordres furent donnés en conséquence au Commissaire départi; son premier soin fut d'exiger des Paroisses des listes exactes, tant du nombre des hommes que de celui des chevaux, mais vérification faite, il trouva que ces listes n'étoient ni exactes ni fidéles, ensorte que dans la distribution des tâches, certaines Paroisses devoient se trouver surchargées de ce dont les autres étoient soulagées : la difficulté lui parut encore plus grande lorsqu'il voulut mettre la main à l'œuvre, il observa que

ceux qui n'avoient pas réuſſi à obtenir des exemptions, employoient tous les moyens poſſibles pour ſe ſouſtraire à leur corvée, & que le riche cherchoit ſouvent à ſe tirer d'affaire en diminuant à l'approche du temps des Corvées le nombre apparent de ſes domeſtiques & de ſes chevaux.

Ils eſt d'ailleurs une remarque eſſentielle à faire ſur la nature & la qualité de la partie de la Baſſe-Normandie, que comprend la Généralité de Caën, qui augmente la difficulté d'y rendre uniforme le travail des Corvées comme ailleurs; les terres y ſont de trois eſpéces, ſavoir, le pays d'herbage, les bords de la mer, & le pays de boccage.

Le pays d'herbage fort gras n'éſt point peuplé, un Fermier de deux mille écus de rente poſſéde à peine un valet & un cheval.

Les bords de la mer ſont plus peuplés, mais ils fourniſſent beaucoup de matelots & de pêcheurs; les terres y rapportent pluſieurs recoltes qui occupent d'autant plus leurs habitans.

Le pays de boccage eſt très-ſtérile; pour tirer quelques productions des terres, il faut les travailler cinq ou ſix fois plus que les autres, ce qui exige des ſoins & du temps à proportion.

Il faut encore observer que toutes les Paroisses de ces cantons sont en général si étendues, que le sol très-différent dans une même Paroisse, ne permettoit pas souvent qu'on la commandât indistinctement pour le même temps à la Corvée ; & ces distinctions indispensables étoient presque toujours des sujets d'abus.

Tels furent les inconvéniens qui frapperent le Commissaire départi dans l'usage des Corvées ; occupé du desir de soulager les peuples sans cesser d'opérer le bien de l'Etat, il sentit tous les inconvéniens que pouvoient faire naître une imposition à prix d'argent, seul moyen de remédier à ceux de la Corvée : flatté cependant de l'espérance de tout concilier, c'est-à-dire, d'éviter les abus de la Corvée & l'inconvénient de l'imposition en argent, il rendit le 10 Mars 1758 une Ordonnance, dont toutes les dispositions annonçoient l'alternative des tâches en nature ou à prix d'argent, au choix libre des Paroisses.

Cette Ordonnance est fondée sur deux principes : Le premier que la Corvée doit être en proportion des facultés des contribuables, & qu'en admettant l'alternative des tâches en nature ou à prix d'argent, la répartition doit

être établie en argent sur le moyen le moins sujet à erreur. La proportion de la taille a paru la voie la plus sure quoiqu'on n'ignorât pas qu'elle soit souvent mal faite, cependant elle l'est en général assez bien, pour que le Fermier & le Propriétaire payent plus que le simple manouvrier; il faut d'ailleurs s'asservir à une loi pour éviter l'arbitraire.

Le second principe est qu'il ne faut pas régler la contribution des Paroisses sur la quantité des Chemins à faire, mais au contraire, sur la force & les facultés de chacune.

En partant de ces deux principes, le Commissaire départi fit faire une estimation exacte de tout l'ouvrage à exécuter sur une route; lorsqu'il en eut connu la valeur, il fut en état d'apprécier quelle pouvoit être la durée de cet ouvrage, par rapport à la force générale de toutes les Paroisses qui devoient y être employées, de maniere que la taxe particuliere de chacune ne lui devint point trop onéreuse; la répartition de la valeur du travail de chaque année fut donc faite à chaque Paroisse sur ce principe & dans la proportion de l'imposition de la taille. L'ouvrage devant être achevé en nature dans un temps compétent fixé par l'Ordonnance, les seuls délinquants ont été te-

nus à acquitter en argent ce qu'ils n'ont pas voulu faire en naturé, & c'est toujours par des adjudications au rabais que l'ouvrage a été donné à des Entrepreneurs solvables, qui n'ont pu être en droit d'exiger de chaque délinquant qu'une somme proportionnée à la somme totale de l'ouvrage entrepris & à sa cotte particuliere sur le rôle des tailles. Dans ce systême le Commissaire départi ne voyoit plus de listes fautives d'hommes & de chevaux ; plus d'injustice de la part des Syndics, plus de gêne dans le commerce des chevaux, ni dans la culture de la terre, moins d'embarras pour faire des chemins dans un pays qui manque d'hommes & de chevaux, un soulagement naturel pour les pauvres qui pouvoient trouver des moyens de subsister en travaillant pour les riches; outre ces avantages, il observa en faveur de son systême, que de 639 Paroisses qui furent commandées pour la Corvée dans la Généralité de Caën, neuf seulement préférerent le travail en nature, & que les autres présenterent requête pour obtenir consentement de l'abonnement, & ne l'ont obtenu que sur des délibérations en bonne forme.

Il est à présumer que la Cour des Aides & le Parlement de Rouen, qui éleverent dans

l'origine, des difficultés, n'ont point eu une connoissance exacte des principes du Commissaire départi, qui semblent suffire pour répondre au réquisitoire de M. le Procureur-Général de la Cour des Aides, qu'on peut réduire à trois propositions; par la premiere, ce Magistrat prétend que l'abonnement ne peut être regardé comme consenti par les Paroisses sans délibération au préalable des habitans, & que l'ouvrage ne peut être fait par un Entrepreneur sans une adjudication en régle.

Ces principes sont incontestables; & en effet, on avoit toujours exigé des délibérations en régle avant que le terme limité pour la Corvée en nature fut expiré, elles étoient entre les mains du Commissaire départi; d'ailleurs le terme expiré, le défaut de travail & de réclamations de la part des habitans, étoit un consentement tacite à subir la peine prononcée par l'Ordonnance, qui fixoit la tâche en nature à l'égard des adjudications. Il y fut pourvu par une Ordonnance particuliere du 14 Juin 1760.

Par la deuxieme proposition on prétendoit que le prix du salaire de l'Entrepreneur étoit fixé sur son estimation, & payé sur la complaisance du Sous-Ingénieur qui donnoit un certificat de l'ouvrage fait.

La complaiſance du Sous-Ingénieur dans ſes certificats étoit une imputation vague, d'autant plus mal fondée que les Paroiſſes n'avoient fait alors aucune repréſentation de cette eſpéce, quoiqu'elles fuſſent intéreſſées à ſaiſir toute occaſion propre à différer le payement de leur contribution.

La troiſiéme propoſition étoit que l'impôt des Corvées étoit arbitraire, & qu'il n'en étoit rendu aucun compte; à quoi le Commiſſaire départi répondoit que ſa méthode de Corvée n'étoit point arbitraire, ſoit en argent, ſoit en nature, puiſqu'elle étoit répartie au marc la livre de la taille; que pouvant être faite en argent, ou en nature à la volonté des contribuables, il ne pouvoit y avoir ni recette, ni caiſſe, ni compte exigible.

Tel eſt l'expoſé fidéle de ce qui s'eſt pratiqué dans la Généralité de Caën, dans l'intention d'opérer le bien du public en même-temps que celui de l'Etat; ce ſyſtême combiné de Corvée en nature & Corvée en argent, quoiqu'attaqué dans les commencemens par des Cours Souveraines, ne fait pas moins l'éloge de la pureté des vues de celui qui l'a mis en uſage, & ce ſyſtême a déja été adopté par d'autres Intendants qui l'ont cru applicable à leurs Généralités.

Cependant

Cependant on ne le croit pas absolument exempt d'inconvéniens, car quoique sa répartition ne soit pas arbitraire & se fasse en raison d'une imposition établie avant elle ; néanmoins elle partage tous les vices de cette imposition, & quelqu'un qui souffre déja de la vengeance des Collecteurs, en est encore maltraité par les corvées dans la même proportion. D'ailleurs la taille est plutôt proportionnée au produit du sol, qu'aux facultés de celui qui l'exploite, & cette imposition étant assise sur les productions, un Fermier peut payer un taux considérable sans qu'il soit pour cela plus à son aise. Si tous les Fermiers exploitoient leurs propres fonds, les facultés des contribuables seroient alors dans la raison des fonds ; mais il arrive journellement qu'un Fermier chargé d'une grosse Ferme, après avoir prélevé la taille, sa nourriture & ses frais ; n'a rien de reste au bout de l'an, & il ressemble souvent en cela au plus petit Fermier ; or, si on vient à donner au premier une charge de Corvée proportionnée au produit de sa Ferme, il se trouve alors dans l'impossibilité de continuer son exploitation.

Au reste, ce dernier systême qui a été depuis adopté dans plusieurs autres Généralités

pour opérer le bien, mérite d'être travaillé relativement aux intérêts de la Province auquel on veut l'appliquer (1).

On vient de parcourir & examiner la plûpart des moyens mis en uſage pour la conſtruction des Routes, & pluſieurs des ſyſtêmes propoſés par le public; nous allons maintenant réſumer en peu de mots les vérités qui réſultent de nos diſcuſſions, & nous en conclurons le parti qui nous paroîtra le plus convenable à prendre dans les circonſtances préſentes.

---

(1) Bien des perſonnes, à l'imitation de quelques pays étrangers, ont propoſé de mettre des barrières ſur toutes les Routes de deux en deux lieues, d'y faire payer un droit à toutes les voitures poſſibles, & d'appliquer à l'entretien ou à la conſtruction des Routes le produit de ce droit. Sur quoi l'on obſerve que, s'il étoit très-léger, les frais de perception l'abſorberoient en grande partie, & l'on perdroit ſa liberté pour rien; ſi au contraire il étoit fort, quelles entraves ne cauſeroit-il point au commerce. Ce moyen peutêtre bon ſur une grande route qui traverſe un petit Etat enclavé entre de grandes Puiſſances, cet Etat parvient, par cette voie, à faire payer aux étrangers l'entretien de ſes routes. Il pourroit peut-être auſſi réuſſir chez un peuple qui compte pour rien les charges les plus énormes, ou les liens les plus gênans, parce qu'il croit ſe les impoſer lui-même ou être libre de les rompre. Mais en France où l'on a tant écrit en faveur de la libre circulation des objets de commerce, où l'on reclame ſans ceſſe la ſuppreſſion des péages, comment ſupporteroit-on les nouvelles entraves nuiſibles à la proſpérité du commerce de l'Etat, & faites pour déſoler nuit & jour tous les voyageurs.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Et Résumé des Chapitres précédens.

LORSQUE nous avons porté nos regards sur la néceſſité des Routes, tous les maux qui réſultent de leur mauvais état ſe ſont préſentés en foule, & nous ont rendu d'autant plus ſenſible les avantages que produit leur état de perfection. D'une part ce ſont des communications rompues, des dangers évidens pour ceux qui riſquent de les franchir, l'abondance des denrées plus à charge que profitable par le défaut de débouchés; l'agriculture & le commerce local négligés, enfin un engourdiſſement général funeſte au bien de l'Etat : de l'autre nous avons vu dans les pays traverſés par des Chemins ſolides, les denrées ſe porter par une circulation libre & aiſée des extrêmités au centre de la conſommation, ou refluantes dans tous les coins de l'Univers, aller provoquer les deſirs des peuples les moins induſtrieux; c'eſt à la faveur de ces débouchés certains que ſe ſont établis ces correſpondances mutuelles entre l'artiſan & le cultivateur, au grand avantage des Arts & de l'Agriculture;

là, le laboureur jouit d'une aisance qui le met en état de faire des sacrifices au luxe, après avoir pourvu aux améliorations utiles, tandis que l'artiste encouragé par des demandes lucratives, ajoute par un effort d'industrie une nouvelle valeur aux productions du sol, qui forme ensuite pour nous un tribut assuré sur l'étranger.

Persuadé des avantages des nouveaux Chemins dont les Peuples les plus célébres ont connus l'importance, & que l'œil le moins pénétrant ne peut manquer d'appercevoir si quelque prévention déraisonnable ne l'aveugle : nous avons eu recours au calcul pour les apprécier.

Le champ étoit fertile, il nous a été très-aisé d'accorder beaucoup à nos adversaires & de montrer des fruits précieux de l'établissement des Routes ; nous avons trouvé, en calculant les bénéfices de l'agriculture occasionnés par la facilité des transports, qu'ils montent à près de 80 millions annuellement. Nous avons vu les impositions nécessaires pour la construction & l'entretien de ces Chemins, payées & au-delà par les seuls bénéfices qu'ils occasionnent à l'agriculture : que seroit-ce si l'on avoit calculé ce que le commerce leur

doit ? Nous nous sommes contenté de laisser entrevoir les services que quelques branches en retirent ; nous aurions pu parler du bien résultant de l'activité des correspondances, de la facilité du service militaire, pour l'économie & la défense de l'Etat ; il n'en falloit pas tant pour convaincre de la nécessité de ces établissemens ; peut-être en ai-je trop dit pour les gens éclairés, mais jamais assez pour ceux que des déclamations indiscrétes auroient pu séduire, & qui ne peuvent ignorer ce qu'ils doivent à cet égard au Ministère.

L'importance & la nécessité des Routes une fois reconnue, il est indispensable de se décider sur le choix des moyens les plus convenables à ces sortes de travaux, & les plus conformes au bien de l'Etat, qui ne peuvent être que de deux espéces ; le travail à prix d'argent & la corvée.

Le premier objet étoit de déterminer la valeur de ces constructions ; nous l'avons fait, & reconnu que le bien de l'Etat exigeoit que le terme de leur exécution ne fut pas reculé, & que le cours des travaux se soutint tel qu'il a été jusqu'à ce jour.

Tous les moyens propres à y parvenir à prix d'argent ont été discutés, nous ne ver-

rions qu'avec horreur couvrir les grandes routes de malfaiteurs & de mendians ; la sureté publique s'y opposeroit, & les services qu'on en retireroit seroient de si peu de conséquence qu'ils ne mériteroient aucun égard.

L'usage des troupes, séduisant au premier coup d'œil, demandoit un examen plus détaillé; il offre des avantages & des inconvéniens : s'il peut procurer assez de bras pour une partie des ouvrages de simple construction réunis dans de grands ateliers, il ne peut remplir l'objet de la voiture des matériaux : si en temps de paix ce moyen semble à certains égards compatible avec l'ordre & les besoins des travaux publics, il cesse au premier bruit de guerre, suspend même jusqu'aux entretiens, & n'est pas sans difficulté par la crainte de nuire aux exercices, à la discipline, & à l'esprit militaire. Peut-être les personnes en place trouveroient-elles encore d'autres obstacles à surmonter ; pour nous, laissant au Ministère à décider sur l'importance & la nature de ces difficultés, nous croyons suffisant à notre objet d'en avoir trouvé d'assez réelles pour qu'on ne puisse regarder l'usage des troupes comme un moyen certain, facile, généralement applicable & qui puisse seul suffire.

Pour concilier l'usage des troupes avec le

service des Ponts & Chaussées, quelques personnes ont imaginé de rendre le Corps des Ponts & Chaussées militaire.

D'autres ont prétendu qu'il falloit réunir les Ponts & Chaussées au Corps-Royal du Génie; ces deux Corps, disoit-on, ont des études communes, ils cultivent le dessin & les mathématiques; tous les deux s'appliquent à la physique, aux méchaniques, à l'hidraulique; tous les deux entendent le calcul, dessinent, lévent des plans & font des nivellemens; tous les deux enfin s'occupent de construction d'ouvrages maritimes & de navigation.

Tels sont les motifs de compatibilité qui s'offrent au premier coup d'œil; mais il y en a de plus forts qui s'opposent à leur réunion. Indépendamment des talens & des lumieres que les études procurent, il faut de plus que l'Ingénieur militaire connoisse le service des Places & celui des Troupes, tandis que l'Ingénieur des Ponts & Chaussées les doit ignorer. Quoique ce dernier dans sa théorie à la suite des Sections coniques, apprenne le calcul du jet des bombes & de l'excavation des mines: s'il lui falloit réduire ses connoissances en pratique, on doit présumer qu'il y seroit plus embarrassé que le dernier Artilleur. Il

peut bien connoître par théorie les systêmes de fortifications, & en savoir dessiner les plans & les développemens; mais tout cela n'empêcheroit pas qu'il ne fût fort neuf s'il lui falloit fortifier une Place, l'attaquer ou la défendre; établir un camp, ou fortifier un poste. Et il est indubitable que l'Ingénieur qui vit dans les Places de guerre, qui en connoît le service, qui est familier avec toutes les parties de la fortification pour les avoir fait construire ou réparer; & pour les avoir eu une partie de sa vie sous les yeux, a de grands avantages dans son métier, & est fait pour inspirer la confiance dans toutes les opérations relatives à la défense de l'Etat.

Mais disent quelques personnes il faut un grand nombre d'Ingénieurs militaires en temps de guerre, & la moitié deviennent inutiles en temps de paix; il seroit donc alors avantageux de pouvoir dans cette circonstance leur procurer du travail; or on y parviendroit en les employant à la construction des Ponts & des Routes. D'ailleurs leurs grades militaires les mettroient dans le cas de commander les troupes qu'on pourroit y appliquer. On répond à cela qu'il y a la moitié des Généralités qui ne sont pas frontiéres, où il ne se trouve point

de Places de guerre, & où par conſéquent les Ingénieurs qui y ſeroient en réſidence, ne feroient aucune fonction relative à leur état principal. Ils n'auroient jamais aucun ſervice militaire à faire; car en temps de guerre, il n'y auroit plus de troupes dans les Généralités de l'intérieur, & en temps de paix les Places de guerre ne pourroient procurer ſuffiſamment d'occupation à un corps trop nombreux. Les ſujets ſeroient par ce moyen expoſés à oublier leur métier; c'eſt ainſi qu'en voulant trop étendre les fonctions de ce Corps, on détruiroit ſon inſtitution, & l'on auroit des ſujets moins inſtruits & moins propres à la guerre.

Le Corps-Royal du Génie a plus d'analogie avec celui de l'Artillerie, ces deux Corps ont non-ſeulement les mêmes études, mais leurs fonctions tendent au même but; ſavoir, l'attaque & la défenſe des places, des camps, des poſtes, & l'art de concourir au gain des batailles. Quoique ces deux Corps ayent des parties diſtinctes qu'ils cultivent ſpécialement, néanmoins aucun ſujet ne peut dans ſon Corps aſpirer à la ſupériorité ſans avoir les connoiſſances générales de l'autre. Tous les deux doivent connoître familiérement, non-ſeulement tout ce qui eſt relatif à la fortification,

mais les évolutions & le service des troupes; & indépendamment de la théorie de leur état, ils doivent être exercés à la pratique de leur art, sans cela on peut prédire qu'ils feroient de mauvaise besogne; & la derniere Ordonnance du Corps-Royal du Génie prouve que ces vérités sont parfaitement connues du Ministère.

Il est cependant vrai que la réunion de ces deux Corps a déja été tentée sans succès; mais on en a attribué la cause à ce qu'elle avoit été faite mal-à-propos au temps de guerre, par ce moyen le meilleur Ingénieur n'étoit point en état de bien commander le service de l'Artillerie, & de bons Officiers d'Artillerie faisoient mal les fonctions d'Ingénieur; de sorte qu'un Général pressé par le besoin du moment se trouvoit très-mal d'avoir mis un bon Ingénieur à la tête de son Artillerie, ou d'avoir fait diriger un plan d'attaque par un Officier d'Artillerie; mais on est persuadé qu'il n'en eut pas été de même, si pendant cinq à six ans de paix, les deux Corps s'étoient appliqués à connoître leurs parties réciproques & s'étoient exercés à toutes les pratiques qui en dépendent; peut-être cependant que l'amour & l'attachement que les Officiers de ces deux Corps ont

chacun pour le leur , les empêchent de souhaiter cette réunion ; ils ont tous les deux sans doute un penchant à se perpétuer ; d'ailleurs ils pourroient craindre que la somme des graces pour le Corps réuni ne fût moindre que celle que l'on verse actuellement sur ces deux Corps séparés. Au reste, le poids de ces considérations regarde le Ministère, & est étranger à notre sujet.

A l'égard du Corps des Ingénieurs des Ponts & Chaussées, son service ne doit pas être militaire ; la moitié de leurs opérations intéresse la propriété des citoyens, il faut qu'elles soient méditées avec tranquillité, & pesées avec équité ; le tiers de leur temps est employé à la discussion des intérêts des riverains, & à fournir à MM. les Intendans des détails relatifs à la justice distributive. Ils ne sont jamais obligés, comme pour les opérations militaires, à juger sur le premier coup d'œil, & jamais forcés de faire des dispositions & d'agir dans le même moment. Il faut au contraire qu'ils mesurent & vérifient avec exactitude, qu'ils marchent la sonde & le niveau à la main, & qu'ils calculent avec précision les moyens les plus convenables & les moins onéreux aux peuples & à l'Etat.

Leur service semble avoir plus de rapport avec la robe qu'avec le militaire, & dans bien des cas ils font des fonctions relatives à celles de Procureur du Roi. Si d'une part le bien public demande que leurs fonctions ne soient pas ralenties & embarrassées par les formes judiciaires, il n'est pas moins nécessaire que les parties intéressées aient un temps suffisant pour faire connoître leurs droits à l'Administration & en obtenir une justice prompte. Si l'uniforme que le Roi a donné aux Ingénieurs des Ponts & Chaussées a quelque utilité pour les faire reconnoître sur leurs divers ateliers, & pour la discipline de ce Corps, il n'a pu entrer dans les vues de le rendre militaire; cela est contraire à son objet & à son institution. On ne doit point perdre de vue que les travaux qu'il est chargé d'exécuter, sont des soins qui regardent l'administration politique du Royaume, & dont la discussion & la direction ne peuvent par cette raison sortir de la main de l'Administrateur-général des Finances & des Commissaires du Conseil, & l'on détruira ce Corps qui a coûté trente ans de soins à former, toutes les fois qu'on en voudra changer l'institution.

Mais comment faire, dit-on, pour employer

en certain cas aux ouvrages des Routes les troupes, & les faire commander par ce Corps sans blesser les loix militaires; cela n'est point praticable dans l'état des choses.

Beaucoup de gens ont rêvé en donnant leur systême sur cette matiere, je vais aussi donner le mien, sauf au Ministère à en faire le cas qu'il jugera à propos.

Si l'on vouloit sincérement employer les troupes aux grands ateliers des Ponts & Chaussées, ainsi qu'on l'a reconnu praticable pour les ouvrages neufs, & que le Ministère se déterminât à appliquer en temps de paix le soldat à ces travaux, pour lier la police avec l'exécution & lever la difficulté du commandement, le Roi pourroit accorder des Commissions particulieres militaires, aux Officiers des Ponts & Chaussées; savoir, des brevets de Colonels aux Inspecteurs-Généraux, des brevets de Lieutenant-Colonels aux Ingénieurs en chef, des commissions de Capitaine aux 50 Ingénieurs particuliers qui ont le grade d'Inspecteurs, & celles de Lieutenant aux 50 plus anciens Sous-Ingénieurs : par ces commissions ils seroient autorisés à porter l'épaulette de leur grade, & à commander les troupes employées à leurs travaux sur leurs ate-

liers seulement & non ailleurs. Ces commissions leur donneroient les honneurs du grade, mais sans aucuns autres appointemens que ceux de leur Corps, & sans pouvoir prétendre pour le service à aucune grace militaire, ni à l'obtention de la croix, qui est la récompense des défenseurs de la Patrie ; mais comme ce Corps est dans une position à pouvoir servir l'Etat très-utilement, & que les appointemens y sont foibles en proportion des obligations, on peut le payer par la considération & les distinctions. Par cette cause, au lieu de deux ou trois cordons de l'Ordre de Saint-Michel, que le Roi accorde ordinairement aux premiers Ingénieurs & aux Inspecteurs-généraux, Sa Majesté, en augmentant ses graces, pourroit en accorder trois d'augmentation pour les sujets les plus distingués parmi les Ingénieurs en chef des Généralités, qui seroient élus par ce Corps même, à la pluralité des voix dans une de ses assemblées, & présentés au Roi par l'Administration générale des Finances : voilà mon rêve !

On ne manqueroit pas de dire que ces Commissions ne ressembleroient en rien à ce qui s'est pratiqué jusqu'à ce jour ; quoiqu'il en soit, mon but est de ne point confondre les objets ; & je suis convaincu que

la volonté du Prince suffit pour anoblir tout, & pour applanir toutes les difficultés.

Nous avons observé que l'emploi des journaliers libres offriroit des obstacles dans son exécution, que cependant ce moyen avoit ses avantages dans certains cas; mais qu'il étoit au moins douteux qu'on pût en rassembler un assez grand nombre pour suffire à tous les ouvrages sans surhausser le prix de la main-d'œuvre, & nuire aux travaux de la campagne.

Enfin il est prouvé que l'application des divers moyens qu'on vient de citer, indépendamment des inconvéniens propres à chacun, exigeroit dans tous les cas une imposition extraordinaire d'environ 14 millions, ce que l'on ne peut pas regarder comme facile surtout dans les circonstances actuelles, & quand il y auroit des fonds suffisans assignés pour cet objet, les gens qui affichent l'inquiétude, & le défaut de confiance dans les opérations ministérielles, ne manqueroient pas de dire qu'un jour ces fonds seroient divertis, changés de destination, & que le peuple seroit réduit à payer pour les routes, & faire en outre les ouvrages à corvée.

Reste à prononcer sur le travail de la Cor-

vée, si elle ne pouvoit exister sans les abus & les désordres attachés à une mauvaise administration, si les travaux qu'on se propose moins nécessaires qu'agréables, n'étoient que des trophés de la vanité & du luxe, élevés aux dépens des sueurs des misérables, s'il étoit question non pas de ruiner, mais même d'altérer l'agriculture, un moyen aussi funeste devroit être rejetté pour toujours : Mais s'il est possible de les employer suivant des principes d'équité, d'en modérer la charge, de ne les exiger que dans des temps où ils ne puissent nuire aux travaux essentiels de la campagne, elles pourront paroître admissibles pour éviter les inconvéniens d'une imposition; & sans aimer la corvée, on la peut regarder comme un moyen praticable en attendant qu'on ait expérimenté des moyens plus avantageux, certains, & d'une exécution facile.

On a discuté les avantages & les inconvéniens de la Corvée rachetée à prix d'argent; quoique ce dernier parti semble préférable en ce que les pauvres habitans y sont ménagés, cependant nous ne pouvons dissimuler que dans presque toutes les Généralités où ce systême a été mis en pratique, il a occasionné des plaintes graves, & que ce sont les seules

où

où la réputation des Ingénieurs ait été attaquée; & quoique le plus ſcrupuleux examen n'ait pu les trouver en défaut, c'eſt un très-grand vice de cette méthode, qu'elle les expoſe à des ſoupçons injurieux, dont ils ont toujours été exempts dans la pratique des corvées. D'ailleurs ces ſoupcons ſont propres à indiſpoſer les contribuables en leur laiſſant des inquiétudes ſur l'emploi des ſommes impoſées pour les travaux.

Pour réſumer définitivement, ſi l'on vouloit, pour opérer le bien, y concourir avec tous les moyens praticables, & que le Miniſtère, par une volonté ferme & active, entreprit de lever tous les obſtacles, on pourroit adopter, pour la conſtruction des Routes, un ſyſtême combiné des divers moyens.

1°. On appliqueroit les troupes en temps de paix aux grands ateliers réunis. On auroit pu faire avec ce ſecours, ſur la route de Paris à Fontainebleau, le remblai à la deſcente de la montagne de Juviſy; ſur la route de Paris à Orléans, celui de la vallée de Trefou; ſur la route de Paris à Straſbourg, le remblai du fond des bois de Hayes; à l'entrée du pont de Tours, la coupure de la montagne des Capucins, & beaucoup d'autres ouvrages de cette eſpéce.

2°. On pourroit faire exécuter avec des corvées en nature, les ouvrages neufs qui sont distribués sur une grande étendue, d'une exécution variée, & qui exigent beaucoup de transport de matieres à de grandes distances. Mais je dois encore répéter que lorsqu'on avance que la corvée est préférable dans ces circonstances, il faut entendre la corvée bien administrée; il ne faut pas que des habitans soient conduits sur une route comme un troupeau appliqués collectivement & pêle-mêle à un travail quelconque sans division de tâche, de façon qu'il y en ait un tiers qui travaillent passablement, plusieurs qui opérent mal, & les autres qui se reposent. S'il en étoit ainsi, vingt hommes bien dirigés feroient plus de travail que deux cents ainsi abandonnés; & de telles corvées doivent être absolument proscrites, ainsi que toutes les corvées de journées.

3°. Les ouvrages à faire pour l'entretien des Routes terminées, se font avec plus d'avantage par bail à prix d'argent, au moins pour ce qui regarde l'extraction & l'emploi des matieres (1).

---

(1) Il est évident que si l'on adoptoit tous les moyens combinés ci-dessus, il faudroit une imposition, 1°. pour solder l'emploi des Troupes; 2°. pour

L'entretien des Routes est un ouvrage cou-

les parties à executer par les Journaliers libres; 3°. pour le payement des voitures & Journaliers de la campagne commandés à Corvées. Dans ce cas, chaque Communauté contribueroit d'une part à la taxe générale des Routes, & d'autre part, on lui feroit la remise de l'ouvrage qu'elle auroit exécuté à Corvée, d'après l'estimation de l'Ingénieur, d'où il suit que le Corvéable qui travailleroit bien seroit payé de son temps.

Reste à savoir comme on feroit l'assiette de la taxe générale des Routes. M. de P. déja cité, prétend qu'à l'exemple des Romains, aucune classe de l'Etat n'en devroit être exempte, & que les Routes étant particuliérement utiles au Clergé & à la Noblesse, ils doivent en partager les charges, que ces deux classes privilégiées ne peuvent reclamer que des distinctions qui ne soient point onéreuses au pauvre peuple de la campagne qui profite peu des grandes routes, & qu'enfin il resteroit encore une différence assez sensible entre celui qui payeroit une légere taxe, & celui qui est obligé de payer avec ses bras & ses bestiaux; que toutes les classes des Propriétaires payent les vingtiemes sans distinction, & que la taxe des Routes ne peut pas être considérée comme moins honnête, & qu'en la faisant partager à toutes les classes, cela ne monteroit pas au dixieme des vingtiemes actuels.

Le même Auteur désireroit aussi que le Commerce qui tire un grand avantage des Routes, contribuat à leur dépense; au premier regard, il y a de l'équité, cependant on ne peut s'empêcher d'observer que la répartition d'une taxe sur le commerce demande la plus grande circonspection, car l'industrie active des Commerçants exige des ménagemens, des encouragemens & de la liberté, vu que le moindre obstacle la fait changer de direction & d'objet.

On laisse au Ministere à peser ces considérations; & c'est aux mains en qui reside le pouvoir, à balancer leur degré d'utilité avec les moyens d'exécution.

rant & uniforme, qui sera toujours mal fait par les Communautés, parce qu'elles ne travaillent que par des intervalles trop éloignées. Elles employent presque toujours beaucoup trop de matieres sans intelligence, & les broyent mal, & faute de soins répétés à propos, les pluies & les voitures dérangent ce qu'elles ont fait, les eaux séjournent & la route devient plus mauvaise qu'elle n'étoit; au contraire, un Entrepreneur chargé de l'extraction & de l'emploi des matériaux, auroit intérêt à bien entretenir les Routes avec peu de matiere, en comblant sans cesse les ornieres à mesure qu'elles se forment, en assurant les pierres à coups de masse sur les chaussées, & en effaçant les flaches : par des soins continuels les matieres prendroient corps, les eaux ne séjourneroient pas; & l'on est persuadé que ce travail couteroit une fois *moins*, & que les Routes seroient maintenues bien roulantes & dans un état de perfection, & le public auroit lieu d'être satisfait.

Il n'en est pas de même des ouvrages à faire pour la construction des Routes neuves, lorsqu'on veut régler toutes les pentes & les traiter avec intelligence, l'ouvrage change de nature à chaque pas; tantôt des déblais de

terre, plus loin du tuf; tantôt du roc à casser, ou de la pierre à fouiller; le travail change à mesure qu'on approfondit le déblai d'une butte. Il est aisé à un Ingénieur dans le cours du travail, d'estimer sur le champ, en voyant la nature d'une couche de matieres, ce que peut valoir la toise cube de ce déblai, & de régler en conséquence une tâche de corvée sur les lieux; mais pour le décider à l'avance en vertu de sondes, & en porter les estimations dans des devis, cela est plus difficile, il faut des profils exacts, des sondes bien faites & des calculs longs; & si cet Ingénieur chaque année a beaucoup d'opérations à faire de cette nature, il lui est impossible de les remplir toutes avec l'exactitude convenable, il est forcé d'employer des subalternes moins intelligens, ou moins exacts, & les estimations deviennent hasardées. Il arrive que les Entrepreneurs sont trompés, ou profitent des erreurs pour faire des gains illicites, & le public se plaint alors avec fondement.

Si cependant dans des cas favorables, après des opérations exactes, on jugeoit à propos de faire faire des ouvrages par adjudications, ou par traités à la charge des Communautés, il conviendroit que préalablement les Commu-

nautés, par des délibérations en bonne forme, y consentissent, & qu'elles choisissent un certain nombre de députés pour être présens aux traités ou adjudications, & aux visites, toisés & reception, qui doivent toujours se faire avec liberté & authenticité & en présence de toutes les parties intéressées, lesquelles doivent être requises de signer dans tous les cas où cela intéresse le bon ordre.

Toutes les formes qui contribuent à la sureté des ouvrages, au bon emploi des forces & à la satisfaction des Communautés, sont de la plus grande importance à observer ; aucune n'est indifférente, il ne suffit pas de bien faire, il faut que le Public soit convaincu que les travaux sont bien exécutés, & que les deniers qui y sont destinés, sont employés avec intelligence & économie.

Il ne faut point d'Entrepreneurs de prédilection, qui ayent l'air d'être protégés ni par les Ingénieurs, ni leurs sous ordres, ni par les Subdélégués ; si les Communautés ont quelques Entrepreneurs de confiance, & présentent des traités proportionnés à la valeur des ouvrages, il est bon que le Commissaire départi se prête à ratifier ces traités, quand la volonté générale de la Communauté est

bien manifestée ; si de même les Paroisses ont des motifs fondés pour faire par elles-mêmes leurs travaux, au lieu de les contrarier par des difficultés dans la répartition, ou des obstacles d'exécution, il faut leur procurer toutes les facilités désirables. En suivant ces principes & la conduite qu'on vient de tracer, on ose assurer que les Chemins seront bien faits, bien entretenus, les peuples contents, & toutes les personnes qui concoureront à la manutention, auront des droits à l'estime publique.

Bien des gens se sont occupés à chercher la meilleure méthode de faire les Routes, cela rappelle le temps où l'on vouloit en Agriculture trouver une charue universelle applicable à tous les pays de la France, comme si la plaine devoit être labourée comme la montagne ; les terrains gras & compacts, comme ceux qui sont sabloneux, les terres fortes comme les légeres, &c. On en peut dire autant, je crois, du moyen universel de faire les Routes : dans le Limousin, il se fait une émigration annuelle de peuple au commencement de la belle saison ; ce pays fournit des maçons aux deux tiers de la France, ces gens-là sont dans l'impossibilité de faire dans leur pays la

corvée en nature, & on ne peut que les faire contribuer en argent lorsqu'ils rentrent dans leur domicile. Dans la Normandie il se trouve des cantons riches très-fournis en bestiaux & pâturages, & qui manquent d'hommes; l'équité demande qu'ils contribuent aux charges publiques à raison de leur aisance. Plusieurs autres Généralités du centre du Royaume, sont assez également partagées en hommes & en bestiaux, & même en proportion du besoin des routes, celles-là peuvent sans difficulté travailler en nature, sur-tout si elles y sont habituées. Dans d'autres Généralités, sur les frontiéres, telles qu'en Lorraine, il se trouve beaucoup de Paroisses qui ont des fonds, ou revenus communaux, qu'elles peuvent employer aux routes, & celles-là ont intérêt à traiter à prix d'argent de leur ouvrage, pour se racheter de la corvée. Chaque Généralité a d'ailleurs des usages & un genre de culture qui lui est propre : & peut-être après avoir bien étudié cette matiere, parviendra-t-on à reconnoître que le moyen universel de faire les Chemins, est une chimère; mais que pour parvenir à déterminer ce qui convient spécialement à une Généralité quelconque, il faut être instruit de

ce qui a été fait de mieux en ce genre dans les différens coins du Royaume, parcourir les divers réglemens locaux, choisir ce qui peut s'adopter aux usages & au sol, charger des personnes sages, éclairées & amies de l'humanité, de bien méditer ce travail, & de communiquer leurs vues à l'Administrateur de la Province; alors les intérêts de l'Etat & ceux du peuple ne seront point oubliés, & les vœux de l'Académie de Châlons seront remplies : par cette voie, *le bien* pourra ne pas s'opérer avec éclat & rapidité, mais avec des loix sages & une volonté constante, on arrivera graduellement aux fins qu'on s'est proposé.